

LA CITTÀ CHE SALE

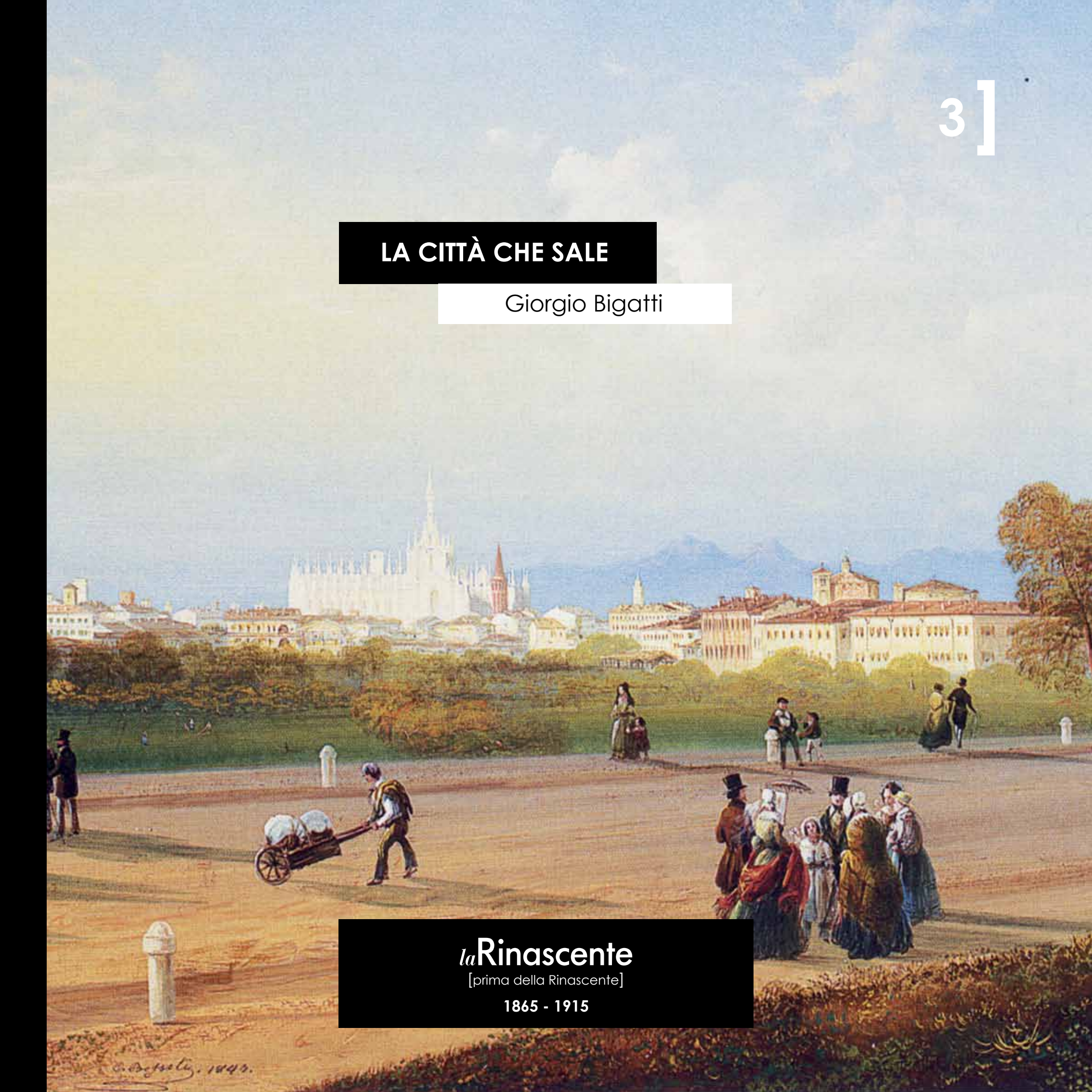
Giorgio Bigatti

*la*Rinascence

[prima della Rinascence]

1865 - 1915

Bigatti, 1895.



A metà Ottocento Milano pareva avviata a “perdere del tutto la sua peculiare fisionomia e confondersi nella tinta uniforme delle mille città del mondo moderno”. A rilevarlo, con un misto di attesa e di timore, era Egidio De Magri, insegnante di grammatica nel ginnasio comunale di Santa Marta con ambizioni letterarie (“condannato fin dai primi anni della sua gioventù alle tediose occupazioni dell’insegnare”, dirà di lui lo scrittore Giuseppe Rovani). Questo breve racconto della trasformazione di una città destinata ad assurgere a epitome della modernità e a rivendicare a sé il rango di capitale morale, in contrapposizione a quella politica, può iniziare da qui.

A un primo sguardo la Milano di allora non appariva molto diversa da come l’avevano vista e descritta in passato visitatori più e meno illustri. L’abitato si presentava ancora compattamente raccolto attorno al vecchio nucleo medievale dove, secondo una valutazione approssimativa, risiedeva oltre la metà dei residenti, in anni in cui la popolazione complessiva superava ormai le centocinquantamila unità. In questa zona, con un significativo prolungamento lungo i corsi che mettevano alle porte, si concentrava anche il denso e variegato tessuto di botteghe e “lavoreri” di cui era ricca la città e della cui ricchezza erano i motori.



La stazione a Porta Nuova della strada ferrata da Milano a Monza, 1840

Anche se non mancavano segnali di un certo maggior addensamento in talune zone esterne alla linea del naviglio, come lungo lo stradone della Moscovia, dove aveva sede la Manifattura Tabacchi con la maggiore concentrazione operaia della città, nel complesso la cartografia non segnalava mutamenti di rilievo nell’organizzazione degli spazi. Se però anziché limitarsi a guardare la proiezione in pianta della città, come necessariamente siamo costretti a fare oggi, ci fossimo trovati a percor-

rerne le strade, non sarebbe stato difficile accorgersi che, dietro un apparente immobilismo, Milano in realtà stava cambiando, silenziosamente. In pochi anni, ci ricordano testimoni attendibili, poco meno del venti per cento del patrimonio edilizio urbano era stato interessato da un processo di ristrutturazione edilizia che aveva modificato il profilo di molti isolati, creando altrettanti tasselli di una

Milano nuova. Una iniziativa minuta che vedeva protagonisti tanti cittadini che ambivano ritagliarsi una abitazione più confortevole e fornita di quegli accessori che sempre più caratterizzavano la vita domestica, ma a cui non era estranea neppure l’aspettativa di rapidi guadagni offerti dalla speculazione immobiliare. Stendhal registra a suo modo la frenesia edilizia della città: “La secrète ambition de tous les citoyens de Milan, c’est de bâtir une

maison, ou du moins de renouveler la façade celle tiennent de leur père". La casa era una sorta di biglietto da visita: "Avoir une belle maison dans la ville donne plus de considération que des millions en portefeuille" (*Rome, Naples et Florence, Paris, 1826*). Era principalmente grazie a questa minuta attività edilizia, che la città, pur lamentando l'assenza di grandi realizzazioni dopo i fasti napoleonici, sembrava avviata "a perdere del tutto la sua peculiare fisionomia" avviandosi a fare il suo ingresso nella modernità, emulando quanto altre città in Europa avevano fatto già da qualche decennio.

Confortavano queste valutazioni alcuni edifici semplicemente impensabili solo pochi anni prima. Mi riferisco, in particolare, all'elegante mole del fabbricato della stazione della ferrovia Milano-Como, fuori Porta Nuova, e all'impianto dell'officina del gas a Porta Lodovica. Avamposti

della modernità in una città che guardava avidamente alle più avanzate realizzazioni d'Oltralpe, officina del gas e ferrovia, con i loro densi fumi, erano l'annuncio che anche Milano era entrata a pieno titolo nell'età dell'industria.

Si trattava di una modernità sfidante per un'élite a suo agio con altri e più seducenti aspetti del vivere, come il lusso, la moda e le diverse forme di *loisir*. In questo senso non stupisce riscontrare che il più

accreditato emblema della modernità fossero i saloni della nuovissima Galleria De Cristoforis, risplendenti di luci e riflessi, inaugurata il 29 settembre del 1832. Costruita su disegno dell'architetto Andrea Pizzala (1798-1862), con le sue sessantanove botteghe, i caffè, una trattoria, un albergo e un "teatro pittorico-meccanico", la galleria era divenuta uno dei centri più animati della città sulla falsariga del modello parigino dei *passages*. Anche il vicino corso Francesco (l'odierno corso Vittorio Emanuele II),

in seguito a un'operazione di rettilo dell'asse della strada realizzato nel 1838 in occasione della visita a Milano dell'imperatore, si era venuto caratterizzando per la presenza di negozi "di vero lusso", "arredati con gusto oltre montano". Si trattava di esercizi di sola vendita che poco avevano in comune con l'antico tessuto commerciale e artigiano che ancora improntava il dedalo di strade

attorno al Duomo, dai nomi evocativi di un passato ormai declinante, dove "generalmente ad ogni piano delle case... i locali [erano] occupati per la più gran parte da laboratorj e da magazzini, da depositi di chincaglie, di bigiotterie, di pelliccerie, di cappelli, di sartorie, da tessitori, da ricamatori, da passamantieri ecc."

Anche se a qualcuno pareva che Milano fosse mutata in pochi anni "più che non avesse fatto in



Carlo Canella, *Il Duomo di Milano e la corsia dei Servi, 1860-1865*

molti secoli", ciò che a metà Ottocento era semplicemente l'annuncio di un cambiamento, qualche anno più tardi sarà una realtà effettiva. Nel 1881, a vent'anni dall'Unità, l'Esposizione industriale renderà plasticamente evidente il cammino percorso da una città che aveva superato i trecentomila abitanti. Un aumento di dimensione a cui faceva da contrappunto il crescente dualismo tra il centro, a cui l'apertura della piazza del Duomo e la costruzione della Galleria Vittorio Emanuele II avevano impresso un profilo monumentale, e la periferia che dalle mura si dilatava sulle campagne circostanti. Alla vocazione commerciale e terziaria del centro, di cui

erano compiuta espressione gli sfavillanti locali del grande magazzino dei fratelli Bocconi, faceva riscontro il carattere compiutamente industriale dei quartieri cresciuti a ridosso di fabbriche dai nomi gloriosi come il cotonificio De Angeli alla Maddalena, le ceramiche Richard a San Cristoforo lungo il naviglio Grande, l'Elvetica (la futura Breda) fuori Porta Nuova nei pressi del naviglio della Martesana, non lontano dal "colossale opificio" costruito da Felice Grondona negli anni Quaranta trasformando la vecchia manifattura di carrozze in una moderna industria di costruzione di materiale ferroviario, e infine la Pirelli, la cui storia continua ancora oggi.



Cesare Beruto, Progetto del piano regolatore della città di Milano, 1884