

# Architetture e arte della seconda metà dell'Ottocento a Milano

# 7 L'organizzazione urbanistica di Milano nella prima metà dell'Ottocento

Il progetto per la città sicuramente più ambizioso dell'epoca napoleonica riguardò il Foro Bonaparte, e fu redatto da Giovanni Antonio Antolini. Aveva l'obiettivo di spostare il centro cittadino da piazza del Duomo, allora stretta in piccole vie di impostazione medievale, all'appena concepito foro, che sarebbe così diventato il fulcro della vita cittadina.

L'impianto architettonico prevedeva la realizzazione di una grande piazza circolare di 520 metri di diametro, con al centro il Castello e ai bordi edifici di pubblica utilità, quali *il Municipio, le Terme, il Museo, la Dogana, la Borsa, il Pantheon* e anche una sala per le assemblee del popolo.

Antolini disegna la prima versione, qui illustrata, negli ultimi mesi dell'anno 1800, La proposta ottiene subito vasti consensi, tanto che la Consulta Legislativa la approva il 20 gennaio 1801 e ne incoraggia l'esecuzione.

In epoca napoleonica il governo del Regno d'Italia (1805-1814), guidato da Melzi d' Eril, pianificò un generale riorganizzazione dei bastioni continuando un progetto della fine del Settecento. I bastioni vennero trasformati in viali alberati per il pubblico passeggio.

Le porte, persa la funzione militare, furono edificate in foggia adeguata allo statura della capitale del Regno d'Italia, mentre non potevano mancare i caselli daziari.

Il progetto di Zanoja per porta Nuova, illustrato in una celebre veduta di Giovanni Migliara, presenta un arco a singolo fornice ispirato all'Arco di Tito a Roma che risulta collegato ai due casini daziari laterali da due bassi corpi in cui si aprono varchi centinati, in analogia con quanto l'architetto propose anche per la ricostruzione di Porta Tenaglia.

Il 9 gennaio del 1807 viene istituita la Commissione d'Ornato per controllare l'edilizia pubblica e privata delle diverse zone di Milano. I membri della commissione sono gli architetti Luigi Canonica, Luigi Cagnola, Giocondo Albertolli, Paolo Landriani e Giuseppe Zanoja. Venne stilato il Piano Generale di Milano, detto anche "Piano dei rettifili" stabilisce che ha come elemento portante l'asse "via Napoleone", dalla piazza del Foro fino alla Ca' Granda.

Il *Piano dei Rettifili*, nel quale gli interventi sono indicati con minuzia, viene riportato nel 1807 su una planimetria dell' situazione urbana in atto, che è la carta di Pinchetti del 1801.

Il piano disegna un grande imbuto prospettico rivolto verso il Castello Sforzesco e aperto sul corso allora chiamato Napoleone in corrispondenza con l'attuale via Dante. L'area del Cordusio assume così una posizione strategica e diviene nodo di interscambio tra molte direttrici stradali.

Negli anni della amministrazione napoleonica, dietro al Castello, vi è un'area lasciata sgombra da case e coltivazioni per gli esercizi militari.

L' Arco della Pace venne realizzato nell'ampio piazzale retrostante la piazza d'Armi come ingresso trionfale alla città dalla Francia

Venne progettata la nuova Strada del Sempione, asse di maggiore innovazione urbanistica del periodo, nato con l'idea di unire idealmente Milano a Parigi, attraverso un ampio viale alberato e rettilineo, su modello dei grandi boulevards parigini

Nel confronto tra una pianta di Milano di epoca napoleonica con una della prima metà dell'800, il volto della città non sembra per nulla modificato, ma così non fu. Nel corso della restaurazione il volto urbano di Milano si modifica in modo energico: già nel 1818 la prima guida uscita dopo il ritorno austriaco ...

Luigi Bossi scrive che *« non si può tralasciare osservare che l'aspetto o la faccia di Milano si è interamente cangiata solo da alcuni anni in conseguenza delle politiche vicende, delle molte nuove costruzioni e dei molti riattamenti che si sono fatti e più di tutto delle numerose soppressioni avvenute »*

da L. Gambi, M.C. Gozzoli, *Le città nella storia d'Italia*, Bari, 1982

Lo spazio chiuso dalle mura era esuberante per la popolazione di quest'epoca che, dopo aver superato i 128 mila abitanti intorno al 1770, risultava di 135 mila nel 1801, di 178 mila intorno al '40, di 192 mila alla unificazione nazionale. Infatti ancora nell'Ottocento, tra i corsi principali della città, vi erano ampi sazi coltivati.

Le mura spagnole, che fino ad epoca austriaca erano limite amministrativo del comune urbano, vennero superate, polarizzandosi lungo le principali strade confluenti sulla città.

*Non si verificò una espansione della città, ma spesso si scelse di trasformare l'interno degli edifici esistenti: in più casi si suddivisero le grandi stanze, per creare piccoli appartamenti; si effettuarono sopralzi nelle vecchie costruzioni, mentre a parità di altezza, si aumentò il numero di piani nei nuovi palazzi, per soddisfare le richieste di ospitalità, derivate da un fenomeno di inurbamento, causato dalla crisi dell'agricoltura. Furono aperti cortili e piccoli giardini all'interno delle corti e tracciati nuovi assi viari che collegavano il centro con l'esterno della città, su di essi si svilupparono le nuove costruzioni. Queste trasformazioni non avevano però né l'importanza, né la monumentalità degli interventi proposti dal Piermarini qualche anno prima, nella zona di Porta Orientale .*

*Da I giardini pubblici di via Palestro  
Milano 1997*

*A parte le mere sostituzioni edilizie, che solo qua e là risultano frequenti, la maggior quantità degli interventi «è consistito in rifilature o risecature sui fronti di alcune vie principali, per aumentare e uniformare la loro larghezza e omogeneizzare le loro scenografie o si esplicò nella trasfigurazione ad usi civili di edifici religiosi (come il convento di S. Francesco ad opera di Pollack nel 1807, e le chiese di S. Maria de' Servi, S. Maria di Brera, S. Maria della Rosa negli anni seguenti) .*

L. Gambi, M.C. Gozzoli, *Le città nella storia d'Italia*, Bari, 1982

I lavori per costruire la caserma dei Veliti Reali, progettata da Girolamo Rossi, iniziano nel 1810. e si concludono nel 1843, diventando la Caserma dei Veliti Reali. La sua costruzione ha "inghiottito" l'intero convento dei francescani, risalente al XIV secolo e dedicato per l'appunto a San Francesco

L'allargamento della corsia dei Servi, ultimato fra il '28 e il '35, rende più agevole il traffico fra la piazza del Duomo e quella di S. Babila.

La via forma l'asse di una delle aree più commerciali di Milano: un esercizio ogni 20/30 m., con maggior frequenza di quelli per l'abbigliamento e l'arredamento, e di conseguenza fa ottenere ai suoi edifici un elevato valore di posizione.

Su di essa si innesta nel '31, rifacendosi a moduli londinesi e parigini, la galleria De Cristoforis con 70 esercizi commerciali.

Un'analoga operazione di allargamento si inizia in un'altra traiettoria, anch'essa della parte orientale della città, cioè la corsia di S. Maria del Giardino punteggiata da un buon numero di esercizi commerciali e artigianali; qui il rifacimento edilizio si compirà più gradualmente e, dopo la eliminazione della chiesa che dava il nome alla via e la sua sostituzione con uno dei maggiori alberghi della città, sarà ultimato solo nel '72.

La restaurazione austriaca dopo il '15 deve in qualche modo dare continuità ad alcuni suoi principi ispiratori, ad esempio la crescita dei servizi pubblici: i carrozzoni a cavalli nel '41 per il primo tentativo di trasporto pubblico, la luce a gas nel '45, qualche anno prima la regolare manutenzione dei selciati e delle trottatoie, e le operazioni notturne di lavaggio e scopatura - o quelle invernali di sfangatura e sgombero di neve - delle piazze e delle strade.

Nel '44, si dice che fra il '10 e il '42 erano stati investiti 6 milioni di lire austriache « per allineare, allargare, rifognare e lastricare le vie », e più di un milione e mezzo per dare la definitiva sistemazione di viale alberato ai bastioni e per alzare su 4 km. di rive del naviglio interno una ringhiera in granito sostitutiva della vecchia staccionata di legno; e precisa che negli ultimi due lustri erano state ricostruite integralmente intorno a 800 vecchie case, pari a 1/6 del totale. Un rendiconto che quadra con la constatazione due anni prima rivolta da Cattaneo ad un autore oltralpino, per cui « è difficile trovare in Milano una sola via dove una metà e più delle case non sia da pochi anni rabbellita»

Da Gambi, Gozzoli cit

Attuata in via sperimentale nel 1832 per l'inaugurazione della Galleria de Cristoforis si iniziò a diffondere l'illuminazione a gas: nel 1844 entra in funzione l'impianto di illuminazione pubblica a gas che interessa un centinaio di strade

Una ventina di anni dopo l'inizio del servizio, verso il 1867, la rete di illuminazione stradale a gas era abbastanza completa anche nelle zone più periferiche e si era anche diffuso l'uso privato, essendo ormai in servizio circa 30.000 "becchi" (così si chiamavano le utenze).

Fra gli utilizzi pubblici del gas, particolarmente significativo fu quello fatto a partire dal gennaio 1861 presso la Biblioteca Nazionale di Milano (la Braidense) dove tre sale illuminate a gas consentirono l'accesso serale di un gran numero di lettori.

I collegamenti tra Milano e i comuni lombardi erano tra i migliori dell'epoca grazie ad un sistema stradale extraurbano che, nel XIX secolo, faceva invidia al resto d'Europa. La rete viaria era infatti la migliore d'Italia, e contava ben 21.600 chilometri di collegamenti, che non privilegiavano solo il capoluogo.

Già nel 1835 venne inaugurata una linea di diligence che collegava velocemente, e con orari precisi, Milano con Monza.

Le imperial-regie diligence partivano innanzi al palazzo delle I.R.Poste, il bel palazzo disegnato dal Pollack situato in via dei Rastrelli 5279. Qui, si faceva il biglietto e si caricavano i bagagli

Nel 1840 la stessa linea venne rivoluzionata con la posa di rotaie, sulle quali presero a correre due nuovissime locomotive a vapore, la "Lombardia" e la "Milano",

Il 17 agosto 1840 viene inaugurata la prima ferrovia che collega Milano a Monza: Il convoglio era trainato dalla locomotiva *Lombarda* ed era composto da un vagone su cui viaggiarono l'Arciduca Ranieri, con la consorte Maria Elisabetta di l'arcivescovo di Milano; seguivano quattro vagoni con la corte delle autorità e un quinto che ospitava la banda militare. Il treno percorse i 13 km del tragitto in soli 19 minuti con una velocità di 46 km all'ora.

La "Imperial regia privilegiata Strada Ferrata Milano-Monza" ebbe presto un successo strepitoso, con duemila passeggeri trasportati al giorno. Si effettuarono prima 4 e poi 6 corse giornaliere di andata e ritorno.

La stazione venne creata nel 1840 per convertire in ferrovia la linea di diligence Milano-Monza che poi venne prolungata fino a Como. La Strada Ferrata Milano-Monza-Como venne gestita in primo momento dalla privata FMM (Ferrovia Milano-Monza, registrata in tedesco come Eisenbahn Mailand–Monza).

Nell'attuale via Melchiorre Gioia si trovano due ex stazioni ferroviarie. All'inizio, all'angolo con viale Monte Grappa, nel 1840 venne aperta la prima stazione ferroviaria di Milano (oggi l'Hotel NH) che collegò Milano a Monza.

La storia delle ferrovie in Italia ebbe inizio con l'apertura di un breve tratto di linea ai piedi del Vesuvio, la Napoli-Portici di poco più di sette chilometri, inaugurata l'anno precedente, il 3 ottobre 1839.

In soli due decenni, dal 1840 al 1860, la rete delle ferrovie italiane ebbe un discreto sviluppo, specie nell'Italia settentrionale, dove in particolare il governo sabauda vide nelle ferrovie un elemento indispensabile al progresso economico ed alla emulazione delle altre nazioni europee

La linea ferroviaria fino a Monza poi si dirigerà verso Como; nel 1846 si apre la seconda fino a Treviglio che proseguirà poi per Bergamo e Brescia e nel '57 si congiungerà con quella proveniente da Venezia; nel 1858 s'inizia la terza in direzione del Ticino che si unirà l'anno dopo con quella proveniente da Torino; e fra il '61 e il 62 infine entrano in funzione le linee per Piacenza - già congiunta da qualche anno a Bologna e ad Alessandria - e per Pavia.

La seconda stazione di porta Nuova venne costruita e inaugurata il 25 giugno del 1850 a poca distanza. Infatti, sin da subito la prima stazione risultò insufficiente e perciò si decise di costruirne una nuova in uno spazio più ampio. Fu trovato un terreno a pochi metri di distanza, con una grande superficie, lungo il canale della Martesana.

L'edificio venne progettato dall'ingegner Alfredo Lecointe nelle forme neoclassiche; era composto da un blocco unico su due livelli, suddiviso in tre parti, due aggettanti e una centrale con l'entrata principale, all'interno si trovavano una biglietteria, delle sale d'attesa e uffici al primo piano. Sul retro era dotato di una gran tettoia a tre campate a protezione dei treni e dei 5 binari di transito e di manovra

L'edificio della stazione si può ancora riconoscere nell'attuale Caserma della Guardia di Finanza, in via Melchiorre Gioia 5.

Per la precisione si tratta della ex-Dogana, la funzione a cui la stazione fu in seguito destinata, e per la quale, come si vede dalle fotografie, fu rialzata di un piano rispetto all'edificio originale della stazione.

Con la realizzazione della nuova Stazione Centrale, la ormai piccola stazione di Porta Nuova, vecchia solo di 10 anni, perse il traffico passeggeri e venne utilizzata solo per il traffico merci fino al 1° gennaio 1873, quindi fu dismessa e l'edificio adibito a sede della dogana ferroviaria.

Poco dopo, nel 1846, fu inaugurata la Stazione Ferdinandea a Porta Tosa sorta in fondo al Borgo della Stella (oggi via Corridoni), fuori dalle mura spagnole, per il collegamento di Milano con Treviglio e da lì a Venezia, dove arrivò solo nel 1857. Successivamente fu utilizzata anche per il collegamento con Piacenza (1861) e con Pavia (1862).

La stazione di Porta Tosa ad un certo punto della sua storia parve destinata a diventare la prima Stazione Centrale di Milano, ma alla fine non se ne fece nulla, e la nuova stazione venne inaugurata nel 1864 in piazza Fiume, l'odierna piazza della Repubblica.

Lentamente la stazione di Porta Tosa perse importanza e se ne decise la dismissione definitiva nel 1876.

Vi furono accesissime discussioni sulla collocazione tra chi voleva prolungare fino in centro i binari della stazione di Porta Tosa, chi voleva collocare la Nuova Stazione entro le mura, ma più vicino a porta Orientale e chi ne proponeva una tra Porta Orientale e Porta Nuova. Quest'ultima soluzione richiedeva la costruzione di un enorme cavalcavia che attraversasse l'area del Lazzaretto e scavalcasse lo stradone di Loreto (l'attuale Corso Buenos Aires).

Alla fine si decise di collocare la stazione negli spazi oggi occupati da Piazza della Repubblica.

Nel 1857 fu posata la prima pietra della prima Stazione Centrale, Venne creato un notevole terrapieno che consentisse, dalla piazza, di raggiungere il livello di 7,8 metri stabilito per l'altezza del cavalcavia che attraversava la città. Il risultato fu una grande piazza in leggera pendenza, con aiuole e alberi, dove i tram a cavalli (e poi elettrici) potevano fare "carosello" e tornare in piazza del Duomo.

Questo notevole dislivello è tutt'ora visibile in Piazza della Repubblica, nei giardini che salgono verso l'Hotel Principe di Savoia e l'Hotel Westin Palace.

Il completamento dei lavori richiese molti anni, abbastanza da vedere il passaggio di Milano nel regno d'Italia, e così il 10 maggio 1864 la Stazione Centrale, iniziata sotto gli austriaci, venne inaugurata dal re Vittorio Emanuele II.

L'edificio della stazione di Porta Genova, col nome di Milano Porta Ticinese, è la più antica stazione ferroviaria di Milano ancora in uso nelle sue forme originarie del 1870. Qui arrivavano i treni della linea ferroviaria che collegava Mortara e Vigevano con Milano, parallela al Naviglio Grande.

L'edificio della stazione Nord venne inaugurato nel 1879.

La struttura iniziale, in legno e dall'aspetto di uno chalet di montagna, fu demolita nel 1895 e sostituita con un edificio a tre piani.

Nel 1920 la stazione venne ampliata, ma fu distrutta nel 1943

Nel 1848, i milanesi affrontarono gli austriaci nella famosa rivolta delle Cinque Giornate, che durò dal 18 al 22 marzo, riuscendo a sconfiggerli. Malgrado ciò, Milano rimase sotto il dominio austriaco per un'altra decina d'anni, fino al 1859.

Per evitare nuove sommosse, gli austriaci in quattro e quattr'otto decisero di rinforzare le loro guarnigioni e di erigere un forte a Porta Tosa.

Su ordine di Radetzky, il neo governatore di Milano, il principe Felix di Schwarzenberg, iniziò i lavori nel gennaio del 1849 terminandoli nel giro di un anno.

Da Urbanfile

Il progetto originale prevedeva diverse fortificazioni da realizzarsi nei Corpi Santi al di fuori delle Mura Spagnole, però solo questo di Porta Tosa vide la luce. Successivamente l'area divenne il Verziere, ora Parco Marinai d'Italia.

# 8 La Galleria Vittorio Emanuele II

*La galleria Vittorio Emanuele è nata col piano di sistemazione dei quartieri centrali della città ed è attuazione parziale del concetto architettonico della nuova piazza del Duomo, maturato negli anni precedenti la sua inaugurazione.*

*Non si trattava solo di dare alla splendente maestosità del Tempio una piazza che ne fosse degna cornice e dalla quale il cittadino od il forestiero potesse ammirarne le linee e le prospettive, ma si voleva risanare il centro, rivalutando le aree edilizie con nuovi e grandiosi fabbricati dove anche l'arte ed il commercio trovassero dimora adeguata al loro sviluppo ....*

Antonio Rondello, *La Galleria Vittorio Emanuele II*, Milano, 1967

L'idea di una via che collegasse piazza del Duomo e piazza della Scala era emersa ancora al 1839 all'interno di un dibattito, animato da Carlo Cattaneo, circa il rifacimento della zona davanti al Duomo.

Nei volumi *Milano e il suo territorio* pubblicati nel 1844 in occasione del congresso degli scienziati italiani, il celebre storico Cesare Cantù riteneva che un passaggio coperto tra piazza del Duomo, via Santa Margherita e piazza San Fedele avrebbe attirato un maggior numero di visitatori rispetto alla galleria De Cristoforis, che appariva troppo defilata

La *contrada della Scala* nel 1855, prima della realizzazione dell'omonima piazza.  
I portici che si intravedono sulla destra appartengono al Teatro alla Scala.

*Dagli anni della unità nazionale agli ultimi anni del secolo Milano vive per prima e con maggior intensità di ogni altro centro del nuovo regno peninsulare, la rivoluzione industriale. Sia per la prosperità commerciale che da almeno un secolo la aveva decisamente stabilita a polo economico della regione più dinamica della penisola - la pianura padana -, sia per il suo rapido allacciarsi ai paesi oltralpini con il sistema di traffico più efficiente in quest'epoca, la formazione del mercato nazionale ne fa il principale nodo ferroviario d'Italia. E la già solida imprenditorialità capitalista (che aveva fatto le sue mature prove nelle gestioni fondiarie) se ne giova per crearsi un primo - già denso verso il 1880 - vivaio di industrie.*

Antonio Rondello, *La Galleria Vittorio Emanuele II*, Milano, 1967

*La « città delle colonne », come veniva chiamata Milano per i numerosi caseggiati dotati di ampi cortili con colonnati, aveva già costruite le fogne; aveva eretto parapetti di granito lungo il Naviglio; aveva sostituito l'illuminazione a petrolio con quella a gas, organizzando la lavatura notturna delle strade. Funzionavano ormai i primi bagni pubblici e si lavorava per assicurare un servizio comodo di acqua potabile.*

*Si erano avute ardite riforme in campo economico ....Il conte Luigi Porro Lambertenghi aveva attuato la produzione a vapore della seta; il Confalonieri ed il Visconti d'Aragona avevano organizzato la navigazione a vapore sulle acque interne; nella Società d'Arti e Mestieri era stata istituita una scuola di chimici, per l'applicazione della chimica alle industrie*

*Si erano aperti corsi di fisica industriale, una scuola di setificio, una scuola di conduttori di locomotiva, mentre si grande incremento delle industrie o del commercio della città*

Nel 1858 viene creata piazza della Scala.  
Si demoliscono i caseggiati che si trovavano tra il teatro e palazzo Marino

Il monumento fu realizzato dallo scultore Pietro Magni (1816-1877) a partire dal 1858 e inaugurato nel settembre del 1872 a causa del passaggio di Milano dal Regno Lombardo Veneto al Regno di Sardegna e poi Regno d'Italia.

Molti sono stati i progetti di una strada di collegamento tra il Duomo e la Scala.

Nel 1859 si pensa di collegare la nuova piazza a quella del Duomo con una strada dedicata all'imperatore Francesco Giuseppe. Il progetto è approvato nel febbraio, ma la guerra che inizia due mesi dopo contro i Savoia ne interrompe l'esecuzione.

*Di questo periodo era la memoria a stampa pubblicata dall'Architetto milanese Gian Luigi Ponti ed intitolata: «Nuovo progetto per la piazza del Duomo coordinato all'aprimiento di una nuova via alla piazza della Scala ed alla sistemazione delle strade che vi hanno attinenza », nel quale, proprio con una nuova strada, si voleva collegare direttamente la nuova piazza del Duomo con piazza della Scala.*

Antonio Rondello, *La Galleria Vittorio Emanuele II*, Milano, 1967

...la Congregazione Municipale, nel 1859, ... sottopose al Consiglio Comunale la proposta di aprire una nuova via, in tutto degna di essere dedicata alla Maestà del Re, incorporando tale progetto nel piano di studio, ormai in sviluppo, per la sistemazione della piazza del Duomo e zone adiacenti.

*Le strade postali che attraversano la città di Milano congiungonsi quasi tutte alla piazza del Duomo, alcune di esse con andamento rettilineo, quali sono la postale vigevanese e pavese, e quella veneta di porta orientale; altre però, come la postale romana, la comasina, la vercellese e quella che ha ingresso per porta tosa, fanno recapito esse pure a piazza del Duomo, ma con andamento non abbastanza studiato anzi tortuoso.*

volendosi rimediare a tale inconveniente ovvia presentasi l'idea di aprire una nuova grandiosa strada che dalla piazza della Scala si congiunga evitando gli irregolari andamenti testé accennati alla piazza del Duomo.

Antonio Rondello, *La Galleria Vittorio Emanuele II*, Milano, 1967

In questo momento le linee guida comunali per il progetto non prevedevano un passaggio coperto, ma una semplice strada porticata

- 

Dopo la vittoria dei Piemontesi, il 19 agosto 1859 il Consiglio Comunale di Milano delibera la costruzione di una nuova via senza portici e di inviare una delegazione al re Vittorio Emanuele II per rendere omaggio al futuro sovrano d'Italia e per offrirgli l'intitolazione della nuova strada.

Questo avrebbe anche favorito l'espropriazione degli edifici da demolire.

Il Consiglio Comunale di Milano, interessato direttamente del problema, trovando logico il programma proposto dalla Congregazione Municipale e plausibili i motivi che l'ispiravano, nella seduta del 19 agosto 1859 deliberava:

« 1° Sarà aperta una nuova via rettilinea di comunicazione tra piazza della Scala e quella del Duomo decorata di edifizii laterali euritmici colla direzione e larghezza tracciate nei tipi d'ufficio ...

« 2°) La nuova via sarà dedicata a S.M. Vittorio Emanuele e ne porterà l'augusto nome.

« 3°) Verrà pregata la M.S. di voler concedere alla città per l'esecuzione dell'opera suddetta il diritto di espropriazione forzata su quelle private proprietà che occorrerà di occupare per l'eseguimento del progetto di cui trattasi.

« 4°) Una commissione da eleggersi dal Consiglio si recherà a Torino per ringraziare S.M. dei benefici impartiti alla città di Milano in occasione della recente Sua visita e per pregarla di voler benignamente aggradire la suddetta ossequiosa offerta.

« 5°) Il Consiglio si riserva di adottare sopra nuovo rapporto municipale il progetto di dettaglio per la esecuzione dell'opera di cui si tratta > .

Ottenuti i permessi per le espropriazioni si iniziò la demolizione dei vecchi edifici.

Il 3 aprile 1860 il Comune di Milano bandì il concorso di realizzazione per la nuova via, i cui progetti sarebbero stati valutati da una commissione appositamente stabilita, fu il primo di tre concorsi (1860, 1861, 1863)

## Una lotteria per la Galleria

Nel biennio '59-'60 furono firmati i tre decreti regi che la giunta comunale aspettava:

uno per l'esproprio dei palazzi da demolire,

uno per la demolizione del coperto dei Figini e del Rebecchino.

un ultimo decreto per autorizzare una lotteria finalizzata a raccogliere i fondi necessari alla costruzione della nuova via.

Il 9 gennaio 1860 si lancia una Lotteria civica: con un biglietto da 10 franchi si concorreva ad un premio di 400.000 franchi che sarebbe stato sorteggiato un anno dopo, il 9 gennaio 1861.

Non essendo riuscita a pronunciare una scelta tra le 220 proposte giunte in risposta al primo concorso, la Commissione ne indice uno nuovo e, tra i 18 progetti presentati, ne premia 4 e, anche se non viene decretato nessun vincitore, viene segnalata la proposta dell'architetto Giuseppe Mengoni, denominata "Dante", per la coerenza dimostrata con i requisiti del concorso.

Nel 1863 si indice un terzo concorso per la progettazione della Piazza del Duomo ristretto a tre architetti: Giuseppe Mengoni, Giuseppe Pestagalli e Nicolò Matas.

Con il ritiro di quest'ultimo, impegnato nella facciata di Santa Croce a Firenze, restano due progetti che suscitano giudizi contrapposti: quello di Mengoni e quello di Pestagalli, elogiato per la "grande armonia d'insieme", "l'eleganza" e la "monumentalità", ma giudicato carente per l'assetto urbanistico. Soprattutto viene criticato lo scarso sfruttamento degli spazi, soprattutto al piano terreno dove si prevedono solo 52 negozi.

Mengoni, presenta due progetti: uno di una via aperta, l'altro con una galleria.

La via coperta a vetri in stile fiorito rinascimentale sfrutta meglio del Pestagalli gli spazi e prevede 80 botteghe e altrettanti ambienti in ciascuno dei piani superiori.

Il progetto appare unanimemente adeguato per l'impianto urbano, ma ancora insufficiente sul piano della qualità degli edifici proposti, soprattutto nel lato verso la piazza.

Viste le polemiche suscitate per l'attesa di una soluzione conclusiva per la sistemazione della piazza, il Mengoni viene incaricato di stendere un progetto definitivo, consono alle critiche sollevate in merito a quel desiderio di monumentalità manifestato dall'opinione pubblica.

Giuseppe Mengoni 1829-1877

Frequenta la Pontificia Accademia di Belle Arti e alla Pontificia Facoltà di Filosofia (Fisica), segue le lezioni di prospettiva, i corsi di architettura e ornato del professor Lodi, profondo conoscitore delle caratteristiche e delle potenzialità degli elementi da costruzione in ferro.

Il 21 giugno 1851 si laurea presentando una tesi di ottica.

Studi teorici di Claude-Louis Navier (1785-1836)

Innovazioni della metallurgia grazie alla dinastia Darby

Abraham Darby I 1678 –1717 è ricordato in particolare per essere stato il primo ad ottenere la ghisa da minerali di ferro utilizzando non più carbone di legna ma carbon fossile.

Abraham Darby II 1716-1763 inizia ad applicare l'utilizzo di macchine a vapore per la produzione

Abraham Darby III 1750-1791 avvia la produzione di rotaie. Il suo nome è legato alla realizzazione dell'Iron bridge sul fiume Severn, primo ponte in ghisa.

Giuseppe Mengoni dopo gli studi viaggia in Europa e ha l'occasione di vedere i nuovissimi edifici delle Halles (Victor Baltard 1853) e il Palazzo di Cristallo di Paxton (1851).

## I primi lavori di Mengoni

Collabora tra il 1857 al 1860 alla costruzione delle strade ferrate del Lombardo Veneto e dell'Italia centrale.

Sempre del Mengoni sono alcuni studi per la stazione ferroviaria di Bologna, gli apparati cerimoniali per l'ingresso in città di Vittorio Emanuele II il 1° maggio (1860) e

il catafalco commemorativo in San Petronio per la morte di Camillo Benso conte di Cavour, mancato cinquantunenne nel 1861.

## la Porrettana

La ferrovia Bologna-Pistoia, conosciuta anche come *ferrovia Porrettana*. Fu il primo collegamento attraverso l'Appennino progettato alla metà dell'800 per collegare il Lombardo Veneto con il porto di Livorno e poi inaugurata ufficialmente da Vittorio Emanuele II nel 1864.

Al tempo fu un'opera di enorme portata ingegneristica, affidata all'ingegnere francese Jean Louis Protche, con 47 gallerie e 35 ponti e viadotti e risolvendo il problema del valico con una galleria di 2727 metri.

## Porta Saragozza

Eretta nel XIII sec. e dotata nel 1334 di un avancorpo e di un ponte levatoio che valicava il fossato, ha oggi l'aspetto che le fu conferito dal radicale restauro condotto nel 1859 dall'architetto Giuseppe Mengoni, che ne ha totalmente modificato l'assetto originario con l'aggiunta dei torrioni cilindrici laterali collegati tramite un portico a un nuovo cassero centrale

La Commissione del Comune di Milano per il progetto di via Vittorio Emanuele – tra piazza del Duomo e piazza della Scala - nel settembre del 1863 sceglie il progetto Mengoni, che prevede la realizzazione di una via coperta, per i seguenti motivi:

- a. maggior comodità di movimento e superiore interesse perché le botteghe acquisteranno maggior valore di locazione
- b. facilita il passatempo cittadino a piazza della Scala, impedendo il disturbo dello incrociarsi delle carrozze, transitanti in questa, con quelle provenienti da via Marino
- c. si ha una passeggiata agevole al posto di una via aperta esposta alle intemperie
- d. con la copertura a vetri vengono assicurate aria e luce che ne rendono gradevole e sana la frequenza

Il progetto definitivo del Mengoni viene approvato nel 1864.

Rispetto al progetto del 1863, si nota l'aggiunta di due bracci più corti verso via Silvio Pellico e via Ugo Foscolo, che trasformarono il tracciato unico in un incrocio di strade con una “piazza” centrale.

Nella veduta di piazza del Duomo secondo il progetto del Mengoni si nota il palazzo dell'Indipendenza, che avrebbe dovuto chiudere la piazza sul lato Ovest, la Galleria con il palazzo dei Portici Settentrionali e, di fronte, il palazzo dei Portici Meridionali e la Loggia Reale sulla testa della "Manica Lunga" di palazzo Reale

Il problema del mancato allineamento tra l'asse della Galleria e piazza della Scala fu risolto inserendo un'essedra di derivazione rinascimentale all'uscita della galleria.

L'ingresso da piazza della Scala era stato trasformato da emiciclo a poligono, ornato il grande arco con colonne binate

Gli edifici della piazza del Duomo avevano assunto più monumentalità soprattutto per l'imponente arco con la dedica al re.

La *Posa della prima pietra della Galleria* è documentata dall'omonimo quadro di Domenico Induno (1865),

# 9 La Galleria Vittorio Emanuele II

L'appalto della costruzione fu assegnato alla società inglese *City of Milan Improvements Company Limited*.

La gente seguiva con molto interesse lo sviluppo dei lavori attratta dalla curiosità del nuovo e spinta dalle voci anche contraddittorie che si diffondevano interessando l'opinione pubblica. giudizi positivi e negativi ... tuttora invece si nascondevano le fazioni di coloro che tenevano per la via Vittorio Emanuele aperta e di quelli che la preferivano chiusa e coperta; di quelli che si erano battuti per la piazza monumentale del Pestagalli e di coloro che avevano preferito la varietà armoniosa ed elegante del progetto Mengoni.

da Antonio Rondello, *La Galleria Vittorio Emanuele II*, Milano, 1967

I milanesi attaccavano Mengoni per la lentezza dei lavori. Il progettista non perse la pazienza e rispose a tutti con una lettera aperta, pubblicata nella Gazzetta di Milano, nella quale spiegava: che i lavori erano stati iniziati dopo il 7/11/1865; che fino alla data in cui scriveva erano state impiegate 419.684 ore di lavoro; che gli operai impiegati erano 1.000; e terminava esprimendo la speranza che la Galleria sarebbe stata ultimata per il mese di luglio 1867. L'opinione pubblica si calmò solo dopo che il Re, il 4 aprile 1866, visitò i lavori, e si congratulò apertamente col Mengoni per la quantità delle costruzioni già eseguite.

Da Antonio Rondello, *La Galleria Vittorio Emanuele II*, Milano, 1967

Nel novembre del 1866 tutte le opere murarie della Galleria erano ultimate.

I quattro grandi fabbricati si ergevano imponenti pronti per essere uniti tra loro dalle grandi centine sostegno della copertura di vetri, della quale, in gennaio, ebbe inizio la costruzione.

Le lastre di vetro per la tettoia furono acquistate dall'officina francese Saint Gobain come anche quelle per le imposte delle botteghe. I lavori procedevano molto alacramente e si sperava che per il prossimo S. Michele tanto le botteghe quanto gli appartamenti, elegantemente finiti, potessero essere pronti per la consegna.

da Antonio Rondello, *La Galleria Vittorio Emanuele II*, Milano, 1967

Le luci delle botteghe sono 92: Ognuna di queste ha la forma d'una grande porta con l'arco vetrato che nasconde un magazzino per la bottega sottostante. Ai fianchi di queste luci si elevano, come pilastri partenti da una base marmorea, alte lesene che danno volto al concetto architettonico della Galleria. Si staccano dalla loro base completamente liscia fin quasi ad un terzo della altezza dove, ..sono tagliate da una fascia ornamentale.... Di qui le lesene proseguono ancora verso l'alto, non più lisce, ma in forma leggermente sagomata nei contorni, stondate in mezzo, nel cui piano sale e s'intreccia un elegantissimo disegno in rilievo. Sono interrotte, all'altezza dell'architrave del primo piano, da un gran cornicione che adorna tutto il fabbricato come un continuo balcone il cui parapetto è formato da una ringhiera in ferro battuto, finemente lavorata, ornata, a distanze uguali, da scudi rappresentanti gli stemmi delle cento città italiane.

da Antonio Rondello, *La Galleria Vittorio Emanuele II*, Milano, 1967

*Il primo piano ha finestre ampie e maestose, e al disopra s'alza un secondo piano assai basso e quasi completamente mascherato dalla balaustra della loggia, .... Il terzo piano, ...sorge in belle proporzioni, e le finestre di esso elegantemente architettate sono intercalate da grandiose cariatidi, le quali sopportano un ricchissimo cornicione, da cui poi si spiccano gli archi di ferro della invetriata.*

Corriere delle dame 1867

Al livello del piano della ringhiera corrisponde un altro piano non contemplato nel progetto originale; questo era stato imposto dalla Compagnia Inglese preoccupata di aumentare il reddito della Galleria. Poco visibile dal basso, col suo modesto ornato tradisce le riserve del progettista su questa parte del fabbricato del tutto aliena dal suo concetto artistico.

Quindi viene l'ultimo piano, sul quale domina tutt'intorno un altro cornicione, sostenuto, da 104 cariatidi di dodici modelli alternati, rappresentanti figure di uomo o di donna, con le parti inferiori svanenti nell'interno dei pilastri. Negli spazi intermedi, in corrispondenza di quelle del primo piano, si aprono le finestre a forma quadrata, ornate di cornici sontuosamente sagomate.

Antonio Rondello, *La Galleria Vittorio Emanuele II*, Milano, 1967

Sull'ultimo cornicione poggiano le grandi centine, in ferro, portanti la volta in vero che copre le quattro braccia. Nel punto d'incontro di queste sull'ottagono si lancia la maestosa cupola in ferro e vetro il cui diametro è stato dal Mengoni concepito uguale a quello della cupola michelangiotesca di Roma.

Nel gennaio 1867 iniziò la realizzazione della copertura composta da un'armatura in ferro e ghisa con elementi prefabbricati forniti dalla ditta francese Henri Joret.

*Si contavano circa 1000 persone presenti ogni giorno, tra manovali e badilanti, muratori e scalpellini, verniciatori e falegnami, macchinisti e fabbri, vetrai e zincatori e, nelle fasi di finitura, imbiancatori e stuccatori, decoratori e pittori.*

La struttura principale della Galleria è formata da due bracci incrociati, di cui il maggiore che congiunge piazza della Scala a piazza Duomo è lungo 196 metri, mentre il minore che unisce via Foscolo a via Pellico misura 105 metri

La Galleria finalmente ultimata è a forma di croce con più ampia visuale al centro, ricavata dalla smussatura degli spigoli dei fabbricati prospicienti il punto d'incontro delle spaziose navate; ottagonò architettonicamente nuovo e maestoso, coperto da una grandiosa cupola in ferro e vetri, unica nel tempo.

Nella configurazione finale, la Galleria presentava 1260 locali complessivi che, dal basso verso l'alto, comprendevano: 298 locali nei sotterranei; 160 al piano terreno, dei quali 92 come altrettante luci di negozi affacciati sulla via coperta; 154 locali nel mezzanino; 121 al primo piano; 171 al secondo piano; 173 al terzo piano; 183 al quarto piano (visibili solo dai cortili interni).

Alcuni degli scultori milanesi che all'inizio della costruzione avevano protestato contro il bolognese Mengoni dicendo: « basta con gli artisti foresti » e chiedendo l'incarico della decorazione della « loro Galleria» vennero incaricati di modellare le statue all'inizio presenti in Galleria.

## Le 24 statue

Affacciate sui quattro viali interni (larghi ben 17 metri) della Galleria vennero disposte due dozzine di statue di personaggi famosi. La collocazione delle statue era simmetrica rispetto ai due assi principali: 16 statue erano collocate nell'ottagono, mentre le altre otto erano disposte a coppie ai quattro ingressi, una per ciascun lato.

Le statue in gesso rappresentavano i seguenti personaggi: Alessandro Volta, Michelangelo Buonarroti, Galileo Galilei, Camillo Benso conte di Cavour, Leonardo da Vinci, Pier Capponi, Dante Alighieri, Lanzone da Corte Niccolò Machiavelli, Ugo Foscolo, Vincenzo Monti, Domenico Romagnosi, Cesare Beccaria, Giovanni da Procida, Vittor Pisani, Emanuele Filiberto di Savoia, Marco Polo, Raffaello Sanzio, Gerolamo Savonarola, Francesco Ferruccio, Arnaldo da Brescia, Galeazzo Visconti, Beno de' Gozzadini, Cristoforo Colombo.

Giuseppe Mengoni proponeva una via ispirata ai palazzi comunali del XIV secolo.

La Galleria era (ed è ancora) illuminata da una serie di bracciali a grossi globi di cristallo, sporgenti dalle lesene, fra negozio e negozio, e da un giro di fiammelle intorno alla cupola.

Un lampadario volante scendeva dall'alto, quasi invisibile, perché costruito a leggerissimi fili di tubo, disposti a raggiera lungo la volta dell'ottagono, che portavano fino a 2000 le fiamme a gas per l'illuminazione della Galleria, nelle grandi occasioni.

Il Rattin fu realizzato dal direttore tecnico dei lavori della Galleria, Giuseppe Chizzolini, e da Battista Morandi, un operaio delle officine del gas (inaugurate a Milano nel 1845).

I due misero insieme un vero gioiello meccanico, dotato di un sistema di controllo della velocità, di freni che scongiuravano il deragliamento, di snodi per le curve e di fiamme antivento; era alto 15 cm, largo 10 e lungo 50 cm.

Nelle occasioni speciali ai 600 fuochi a gas che illuminavano la Galleria se ne aggiungevano altri ancora più potenti.

Il Rattin rimase in funzione per 18 anni, tra 1867 e 1882, poi arrivò l'elettricità dalla nuova centrale termoelettrica di via Santa Redegonda ed il topolino a vapore se ne andò in deposito.

*“Già i fattorini del gas hanno incominciato ad accendere i becchi dentro i globi di cristallo pulito.*

*Nell’Ottagono, sotto la cupola, si formano capannelli di curiosi che guardano in alto, aspettando qualcosa che non si vede.*

*Appena l’ultimo becco scoppia in fiamma, un fischio risuona in un angolo e il topolino (il rattin) si slancia velocemente, colla sua coda infiammata, attorno alla base della cupola lasciandosi dietro, fra il sussurro dei suoi ammiratori, una fitta di fiammelle, un vero diadema di luce, che diventa un lusso di cortigiana che vuol sbalordire, allorché nelle grandi solennità, altri mucchi di fiammelle schizzano, come campate in aria, da quella specie di ricci di ferro spenzolatisi dalla volta.*

*All’onda d’oro del gas...la Galleria, da bazar si trasforma in salone.”*

Luigi Capuana, *Milano a teatro e in galleria*, 1881

*Nei primi giorni dopo l'inaugurazione crearono curiosità certi stemmi esotici che ornavano il pavimento dell'ottagono. Non si sapeva interpretare la presenza di quei liocorni rampanti che ricordavano la Compagnia inglese costruttrice. Altri stemmi rappresentavano la Casa Savoia, la Città di Milano, la Gran Bretagna ed altre Città italiane*

“Il pavimento è condotto a terrazzo con smalti, ed è opera elegantissima di artisti veneziani”

dal *Corriere delle dame*, 23 Settembre 1867

*Sotto il piano terra della Galleria c'è il piano interrato diviso in vasti magazzini nei quali si discende per mezzo di scale di ferro a chiocciola ed anche a piano inclinato. Tali sotterranei sono alti circa m. 4 Prendono luce dai luminari rotondi intersecati nel pavimento della Galleria, armonizzati cogli altri eleganti riparti a mosaico del pavimento.*

*Nelle quattro lunette, che vengono a formarsi nell'ottagono per l'incurvatura della cupola, quattro distinti pittori, il Casnedi, il Pagliano, il Giuliano e il Pietrasanta, condussero a fresco quattro grandi quadri allegorici rappresentanti le parti del mondo. Anche qui potrebbesi dire che le parti del mondo son cinque, e che coteste allegorie sono ormai invecchiate; ma non fermiamoci a queste mende.*

dal *Corriere delle Dame*,  
23 settembre 1867

Angelo Pietrasanta, allievo di Hayez e a Brera con Giuseppe Bertini, realizzò l'Europa, con le sue civiltà antiche e i molti strumenti dell'umano sapere.

Eleuterio Pagliano, che aveva partecipato alle Cinque Giornate, fervente garibaldino dalla vita avventurosa, raffigurava l'Africa ricordandoci le grandezze dell'Egitto e i suoi animali esotici.

Bartolomeo Giuliano, piemontese, si dedica all'Asia, con tanto di mandarino cinese e vari indigeni e esegue ad affresco l'allegoria dell'Industria per le lunette

**Raffaele Casnedi**, professore di disegno all'Accademia di Brera, dipinse l'**America** tra pellerossa e schiavi di colore, con un richiamo a Colombo e Washington

## Dagli affreschi ai mosaici

Purtroppo, la fretta nell'esecuzione ed un errore di preparazione dei fondi, portarono ben presto al deterioramento dei quattro dipinti: nel 1911 si ricostruirono i cartoni per la sostituzione con mosaici. Questi vennero realizzati da Alessandro dal Prat entro il 1921.

A Giuliano era dovuta La Scienza, cui faceva pendant L'Industria di Pietrasanta, mentre nella lunetta sovrastante via Berchet stavano appaiate L'Arte di Casnedi e L'Agricoltura di Pagliano

*Nei pennacchi dei due archi d'ingresso laterali gli stessi artisti frescarono su fondo d'oro quattro altre figure allegoriche assai più ben scelte e anche meglio riuscite, che sono la Scienza, l'Industria, l'Arte e l'Agricoltura.*

L'arco su piazza della Scala riprende, seppur in maniera meno ricca, l'impostazione dell'arco principale su piazza del Duomo: il fornice maggiore è affiancato da due ordini orizzontali sovrapposti che ripetono archi a tutto sesto in simmetria rispetto all'asse verticale dell'arco.

Il 15 settembre 1867 veniva inaugurata la Galleria Vittorio Emanuele II tra piazza Duomo e piazza della Scala.

Nei testi dei discorsi per l'inaugurazione della Galleria Vittorio Emanuele II si legge:

*la grande Galleria, dedicata al re Vittorio Emanuele II...che, sostituendosi a vecchie viuzze strette e senza luce, metteva in comunicazione diretta piazza della Scala con piazza del Duomo*

*“...si presentò come un “grande salone”, “racchiuso” tra l'elegante e ardita copertura in ferro e vetro, il pavimento policromo, le facciate ornate da lesene con stucchi e cementi decorativi, i ferri battuti e gli stemmi a smalti colorati delle principali città italiane, le statue di italiani illustri e naturalmente i negozi al piano terreno, ricchi di merci e scintillanti di cristalli, “chiusi” come erano “da ampie portiere di vetro”.*

*Da “L’Illustrazione Universale”, 13 ottobre 1867*

*« È il cuore della città. La gente vi s'affolla da tutte le parti, continuamente, secondo le circostanze e le ore della giornata, e si riversa dai suoi quattro sbocchi, stavo per dire nell'aorta e nelle arterie del grande organismo tanto la sua rassomiglianza colle funzioni del cuore è evidente. Tutte le pulsazioni della vita cittadina si ripercuotono qui. Quando pare che anche qui ogni movimento sia cessato, dai grand'occhi di cristallo del pavimento può scorgersi che nei suoi sotterranei ferve sempre il lavoro, quasi che in questo centro vitale l'attività non possa mai addormentarsi e prosegua senza coscienza, proprio come nell'organismo vivente che abbandona al sonno. »*

Luigi Capuana, *La Galleria Vittorio Emanuele*<sup>[</sup>

La costruzione della Galleria, non solo ha avuto il merito di bonificare una parte del centro di Milano interessante massimamente gli operatori dell'industria e del commercio, ma ha portato una importantissima innovazione pressoché sconosciuta nel sistema di costruzione precedente.

Prima d'allora non si era mai visto un uso così abbondante di ferro nelle travature dei fabbricati, nei serramenti, nelle scale, nelle colonne, nelle volte dei grandi saloni per il sostegno di muri portanti. Sono molte le sottigliezze e le attenzioni architettoniche di tale nuovo sistema di costruzione che ha facilitato grandemente nella città di Milano, lanciata ormai verso nuove e grandi tappe del suo continuo progresso, tutta l'edilizia in sviluppo ed in miglioramento.

« A Milano, passammo la maggior parte del tempo all'interno del grande e magnifico Loggia, o Galleria, o comunque la si chiami. Isolati formati da alti e sontuosi palazzi nuovi [...] questa è la Galleria. Mi piacerebbe viverci per sempre. »

Mark Twain, *Vagabondo in Italia*

La Galleria, in quanto sede privilegiata della vita mondana milanese e simbolo di modernità, fu uno dei ritrovi preferiti e luoghi simbolici del futurismo, interessato com'era alla frenetica vita della città.

La Galleria è stata il modello di ispirazione per altri passaggi coperti e gallerie commerciali, a Napoli e in tutto il mondo: a lei si ispirano dichiaratamente diversi centri commerciali eleganti negli Usa, come the Galleria di Houston e il Galleria di Dallas, ma anche l'Eaton Centre di Toronto e la Kö Galerie di Düsseldorf.

L'inaugurazione dell'ingresso della Galleria avvenne il 31 dicembre del 1877.

Fu una grande festa, alla quale però mancarono i due protagonisti principali: Mengoni, che quella galleria l'aveva progettata e Vittorio Emanuele II a cui era dedicata, che morirà il 9 gennaio del 1878 .