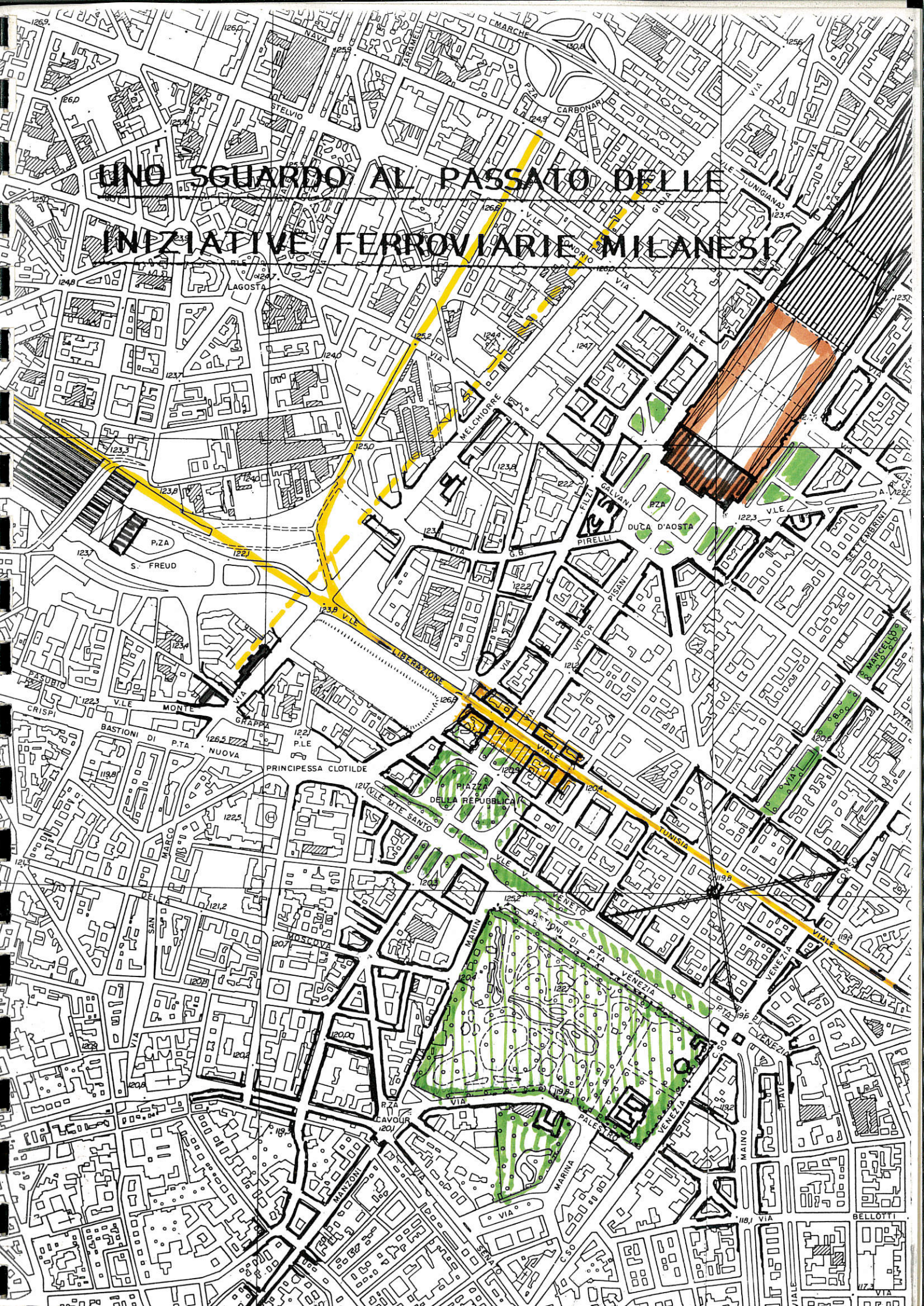
UNO SGUARDO AL PASSATO DELLE INIZIATIVE FERROVIARIE MILANESI



UNO SGUARDO AL PASSATO DELLE INIZIATIVE FERROVIARIE MILANESI

marzo 1988

arch. prof. Gisberto Martelli

G. Martelli

AVVb212 fasc. 3

Il problema dei trasporti

L'evolversi del sistema di comunicazioni ferroviarie interessanti la Città di Milano, è argomento molto complesso e non facile da ripercorrere.

Pochi anni dopo l'apertura del primo tratto di strada ferrata inglese seguita da una locomotiva a vapore [1], a Milano vengono impostati programmi anche molto ambiziosi: tanto più sorprendenti quando si consideri che le proposte salgono da privati cittadini, in un Paese ove l'Unità era sogno di lontano avverarsi.

L'iniziativa più brillante - anche se non prima nel tempo - fu quella presa per collegare la Città con Venezia; e quindi con l'Adriatico! L'ardita mossa appare tanto più straordinaria perchè dovuta - come si è detto - a privati gruppi di commercianti delle due Città seppure riuniti dalle rispettive Camere di Commercio; e perchè lanciata con la coraggiosa dichiarazione d'intenti del 1836, per annunciare la volontà di realizzare l'importante comunicazione senza l'aiuto straniero.

L'Austria - nonostante il tradizionale misoneismo delle sclerotiche strutture burocratiche - non ostacolò l'iniziativa, anzi in qualche modo

la favorì, approvando sollecitamente con "sovrana risoluzione" le procedure finanziarie per formare le società di azionisti. Nel fare adottare poi il progetto del veronese ing. Giovanni Milani, accordò la "patente di privilegio", avviando la grande impresa al successo come "Imperial Regia Strada Ferrata Privilegiata Ferdinandea Lombardo Veneta". Certamente agli alti comandi militari viennesi non sfuggì l'importanza strategica della struttura! ma intanto la lunga linea si avviava [2].

Nel 1857 l'opera era compiuta: ventuno anni sono lungo periodo, ma le difficoltà da vincere furono molte [3] e l'ampiezza del lavoro immane! (si pensi solo al lungo ponte sulla laguna, ancor oggi in servizio).

L'arrivo a Milano avveniva da Est, in una piccola stazione "di punta" (Fig. 1), che si raggiungeva al di là del Bastione di Porta Tosa, percorrendo tutto il Borgo della Stella, all'incirca l'attuale via Corridoni [4].

Intanto da qualche anno era divenuto operante il collegamento con Como (Fig. 2), secondo la concessione ottenuta da Zanino Volta, il figlio del fisico. A Milano questa volta si scendeva da Nord, a Porta Nova, in una stazione anch'essa "di punta" - di buon livello strutturale

e architettonico (Fig.3) [5]: nelle vicinanze più immediate, più prossima ai Bastioni, giungeva la linea di Monza inaugurata nel 1840 dall'aerciduca Ranieri (Fig.4) [6].

Nel 1857 il governo austriaco ordinò alla "Società Strade Ferrate Lombardo Venete" la costruzione di una nuova stazione "di transito", posta al di fuori dei Bastioni, fra la Porta Orientale (Venezia) e la Porta Nova, con i relativi raccordi (Fig. 5).

Gli effetti del provvedimento furono in massima parte negativi (Fig. 6), e sopportati per intero dal territorio tutt'intorno alla Città - fra i Bastioni e il contado - del Comune autonomo dei "Corpi Santi" (Fig. 7)[7]. L'innaturale arrivo da Nord anche delle altre linee via via aggiunte, iniziò attraverso i terrapieni l'assedio alla Città (Figg. 8 e 9), e impose il sacrificio del celebre Lazzaretto cinquecentesco, da poco tempo portato all'attenzione del mondo dal Manzoni, ancora in vita ad assistere al primo scempio (Fig. 10). Luca Beltrami fu l'unico a elevare proteste inascoltate al momento della demolizione totale [8].

La vecchia stazione

Il provvedimento governativo del 1857, inutlmen-

te osteggiato dai rappresentanti delle attività commerciali, dette luogo a molti problemi di difficile soluzione: in primo luogo quelli dello stesso fabbricato, malamente ubicato e già a prima vista inadatto a ulteriori ampliamenti.

Nello stesso anno avvenne la cerimonia della posa della prima pietra: in un settennio si dette compimento all'opera - secondo il progetto architettonico delineato dall'Ufficio Arte della Società francese della "Paris - Lyon - Méditerranée", operante sotto la direzione di Jules Louis Bouchot (1817-1907) - all'incrocio di terrapieni che correvano fra le case, e valicavano con un viadotto tutta l'area del Lazzaretto (primo colpo verso la consegna dell'area alla speculazione edilizia!), per proseguire poi lungo l'attuale Viale Regina Giovanna, fino al raccordo di Ortiga.

Si trattava di un fabbricato di gusto francese (Fig. 11) con predominio di parti in ferro alla maniera "secondo Impero" (Figg. 12 e 13), che stava dando a Milano la struttura della stessa Galleria Vittorio Emanuele II, le cui parti metalliche vennero costruite in Francia.

L'ubicazione del fabbricato era stata evidentemente mal programmata, e infatti - come avvertito - si dimostrò abbastanza presto incapace

di far fronte alle esigenze delle nuove linee avviate a confluirvi: non poteva avere lunga durata in una Città che cresceva a vista d'occhio, stretta nella morsa dei collegamenti vitali.

I piani regolatori, con particolare riferimento alla zona Nord

Nel programma dei molteplici piani urbanistici - piani regolatori generali, varianti, piani particolari - è difficile districarsi, anche soltanto per cogliere per sommi capi - per ricostruirlo - tutto ciò che avvenne attorno alla stazione del 1857, e poi alla nuova stazione centrale.

Il decoroso edificio or ora ricordato, dimostrò la propria insufficienza quando - l'anno dopo le giornate del 1859 - fu gravata dalla linea per Torino (Fig. 14).

Il problema esisteva certamente e da tempo, ma non venne convenientemente avvertito dall'ing. Cesare Beruto, nel suo studio del primo piano regolatore della Città, iniziato a delineare nel 1884 e definitivamente approvato nel 1889: appena nove anni prima dell'iniziativa del Ministero dei LL.PP. per lo studio della riforma totale del sistema ferroviario, quello stesso che condusse alla situazione attuale. Evidentemente

mancò un minimo di collegamento fra gli Enti.

Ancor prima di parlare del piano del Beruto, approvato regolarmente, è necessario riandare alla ricerca del pensiero originale dell'estensore del progetto, esaminando la prima versione 1884 (Fig. 15).

Nel primo studio Beruto credette opportuno aderire alla teoria della previsione di linee generali con grandi aree, lasciando i dettagli alle necessità che potevano presentarsi (insediamenti industriali, quartieri di abitazione, scuole ecc.) da studiare caso per caso, sempre però inquadrandosi nella cornice generale: egli era un fautore degli isolati di dimensioni rilevanti, di forma non regolare, definiti da linee direttrici entro le quali altri potessero operare nel rispetto delle norme di attuazione.

Limitandosi alla zona della vecchia stazione centrale e all'immediato territorio a Nord - Nord - Est, si può notare che le previsioni del 1884 si limitavano a dei sottopassaggi senza elementi che potessero lontanamente esprimere la previsione di nuove esigenze ferroviarie.

I dubbi contenuti negli appunti del Ministero dei LL.PP., non vennero dissolti dalla relazione

1887 dello stesso Beruto; anzi essi cominciarono a influire anche sui membri del Consiglio comunale: questa è la ragione dell'avvio del nuovo progetto che doveva invece incontrare sollecita approvazione e divenire lo strumento urbanistico per buona parte realizzato (Fig. 16). Senza entrare nella discussione della disattesa esigenza di avvicinare la nuova stazione "di punta" al centro della Città (ne fu invece allontanata per circa 800 m.) [9] (Fig. 17), si osserva come il nuovo piano avesse studiato la stessa zona a Nord della stazione di transito, con un sistema viario a ragnatela - accogliendo l'esigenza suggeritagli dei lotti limitati - imperniato però sul prolungamento dell'asse Via Principe Umberto (Turati) e piazzale Fiume (Repubblica), secondo un asse parallelo alla Strada per Loreto (Corso Buenos Ayres); con una piazza ove convergevano otto strade, delle quali una più larga, adagiata in diagonale - portava a piazzale Loreto (l'attuale Via Andrea Doria): con l'unica interruzione del lungo giardinetto della via Benedetto Marcello, in asse alla via Lecco, una delle strade di lottizzazione dell'area del Lazzeretto. E' stato talvolta rimproverato al Beruto di non avere avvertito quell'esigenza già sentita, di riforma delle comunicazioni: però la prosecuzione dell'asse

oltre la ferrovia sembra dimostrare che egli, almeno in un secondo momento, non credeva affatto che la stazione fosse struttura destinata all'eternità.

La nuova stazione

Nella zona viene adottata la maglia stradale a ragnatela, non dissimile a quella presente un pò ovunque nel piano (Luigi Piccinato la chiamerà "camicia di Nesso"), su questa fragile "ragnatela" doveva abbattersi l'enorme peso di contenere la nuova stazione, già annunciata dalla precoce posa della prima pietra nel 1906. Il confronto fra le linee del piano Beruto 1889 e la situazione attuale, dimostra come la componente urbanistica non ebbe in quell'occasione il rilievo che le spettava, almeno per la mancanza di una ragionevole proporzione fra l'enormità del problema e la modestia delle soluzioni viarie, rimaste sostanzialmente quelle del piano regolatore - salvo lievi correzioni a Nord dell'asse trasversale comune alle Vie Galvani e Vitruvio, per disporre dell'area anteriore della piazza Duca d'Aosta e delle piazze laterali, IV Novembre e Luigi di Savoia (Figg. 18 e 19).

In sostanza l'ambiente circostante aveva

scala un pò diversa da quella del grande edificio, ispirato al kolossal della stazione di Lipsia e di altre "cattedrali del vapore", esaltato successivamente dalla megalomania fascista prima maniera.

Il lungo periodo della prima guerra, poi il quinquennio successivo di assestamento, fa sì che solo nel 1923 si riprenda lo studio esecutivo: i lavori appaltati nel 1927 si conclusero con l'inaugurazione del 1931 (appena cinque anni prima dell'analoga cerimonia alla stazione di Firenze).

Nel pesante progetto, con vantati riferimenti al caso di Lipsia - naturalmente rimasta al secondo posto - Ulisse Stacchini introdusse una sola apertura verso l'avvenire: il collegamento della "galleria delle carrozze" con la metropolitana, esattamente dove oggi si trova. Sembra lo Stacchini essersi isolato nella sua stazione, per goderne la grandeur, lasciando ad altri di studiare tutto ciò che doveva colpire il viaggiatore non appena uscito: il presentarsi della Città! Questo aspetto, sebbene spesso conclamato, non è stato successivamente curato: a parte gli errori di tracciamento che sollevarono scandalo, ma che poco si avvertono, mancò una riforma energica delle linee del piano, col mantenimento dei tracciati obliqui delle

Vie Pirelli e Torriani che inutilmente un progetto comunale non attuato, si sforza di inquadrare nell'assieme (Fig. 20)

La serie delle varianti

Il piano regolatore 1912 degli Ingg. Angelo Pavia e Giovanni Masera, avrebbe dovuto farsi carico della nuova presenza - solennemente affermata dalla ricordata cerimonia del 1906 - della stazione ferroviaria che Beruto non poteva prevedere e comprendere nel piano approvato ventitre anni prima: l'aspetto urbanistico dell'insediamento continuò a essere ignorato e non venne messo mano al suo rinnovamento nella zona circostante.

Si deve alla nuova variante 1923, il tentativo di ingrandire la piazza antistante e le due laterali, corrispondenti agli accessi Nord-Est e Sud-Ovest: essa ebbe comune con la variante 1926, l'iter di approvazione esauritosi nello stesso anno, e che contempla l'esigenza dell'ampliamento delle piazze laterali e di alcune strade destinate a smaltire il notevole incremento di traffico: rinviando il tema della sistemazione estetica del piazzale, da adeguare alle esigenze particolari del decoro cittadino.

Il ritardo era stato però fatale per il consolidarsi degli interessi dei proprietari privati e delle società immobiliari: anche per un certo atteggiamento dell'Amministrazione ferroviaria che cominciava ad accorgersi dell'ingenza finanziaria dei problemi da risolvere per il nuovo impianto.

La pubblicazione del piano particolareggiato, del piano parcellare con i nominativi dei proprietari e l'indicazione dell'ammontare dei contributi dovuti al Comune, suscitò enorme quantità di opposizioni e reclami, specialmente diretti contro l'allargamento - ritenuto eccessivo - della Via Andrea Doria, delle Vie Sanmartini e Vittor Pisani.

Si avviarono defatiganti procedure di esproprio con perizie di parte e relative contro perizie: in questa lotta difficilmente il Comune avrebbe potuto prevalere con le ragioni proprie, ristrette al necessario decoro e grandiosità - anche a scapito della stessa viabilità. Peggio avvenne quando il giudizio peritale - che doveva essere obiettivo - sentenziò il principio del valore originario dei suoli siti nelle vicinanze dei grandi centri urbani: in sostanza le aree andavano pagate come fabbricabili, o quasi!

Nel 1929 venne risolta d'autorità la questione della sistemazione fra Porta Nova e i giardini,

prevedendo - in nome della Milano fascista - la demolizione dei brutti rilevati ferroviari (Figg. 21 e 22), della vecchia stazione, e - purtroppo - dei Bastioni: il tutto programmato per venir tradotto nelle statistiche degli "operai-giornata"! Veniva così allo spesso tempo, respinto il sensato progetto Portaluppi - Semenza, primo premio del concorso 1927, pregevole per la visione urbanistica dei collegamenti stradali e ferroviari interessanti tutta la Città.

La successiva ulteriore variante del 1930 - sebbene preceduta da concrete proposte della Commissione urbanistica, che arrivò a prevedere in quell'occasione "decentramenti funzionali" - si allineava per ragioni di forza maggiore alle esigenze della speculazione, specialmente attorno al piazzale Fiume (Repubblica), con le conseguenze dagli attraversamenti complanari che ancor oggi affliggono quella zona.

Le aree edificabili cedute al Comune servirono per disegnare degli spazi molto vasti per consentire - in sostanza - maggiori altezze a favore della speculazione. Le autorità superiori patrocinavano per ragioni di prestigio la formazione della grande piazza Fiume, la piazza Doria e l'allargamento di via Vittor Pisani.

Il Comune non poteva certo sopperire ai

pesanti oneri finanziari e così la Via Sanmartini passò a venti metri di larghezza, cioè alla metà della l rghezza proposta: anche la politica di prevedere almeno in certe parti una "edilizia rada" trovò l'opposizione dell'Amministrazione ferroviaria. Ancora una successiva variante, chiamata piano di zona e inserita nel piano regolatore generale, non ebbe migliore fortuna: nel 1931 le Ferrovie ottennero la disponibilità di 120mila m.quadrati, già destinati a sistemazioni stradali.

La variante 1931 - "variante di zona" - riporta alle dimensioni originariamente pensate la Via Sanmartini che torna a quarante metri, la via Vittor Pisani che passa da 38 a 60., "perchè potuto apparire di insufficiente ampiezza nei confronti del piazzale Fiume e della piazza Andrea Doria"; e prevede lieve ampliamento dello spazio antistante la stazione.

Venne però obiettato che questa volta non si trattava di variante al piano 1912, mà di piano della zona stralciata dallo strumento urbanistico ancora da approvare. In sostanza non si volle ripetere per questa zona il disposto del R.D. 6 gennaio 1932, approvato per la zona Sud -Est e Nord - Est della piazza del Duomo, prevedente indennità di esproprio favorevoli al Comune. La richiesta di quest'ultimo

per l'approvazione della IV variante con modifiche in peius per la proprietà, provocò reazione generale, invano contrastata per ragioni estetiche di viabilità e d'igiene.

Nel 1933 il Ministero dei LL.PP. si oppose all'approvazione di strumenti urbanistici parziali, e rifiutò di concedere precedenze vantaggiose in zone particolari della Città.

NOTE:

1) Nella Contea di Durham il 27 settembre 1825, venne inaugurata la strada ferrata di circa trenta chilometri per collegare il centro di Darlington - sede di fiorenti industrie meccaniche - col Mare del Nord, attraverso il porto di Stokton - on - Tees;

2) dal nome dell'imperatore Ferdinando, quello che avrebbe abdicato in seguito ai moti viennesi del 1848, in favore del nipote Francesco Giuseppe;

3) si trattò principalmente di dissidi interni, in modo speciale quelli per il tracciato Treviglio-Brescia che escludeva Bergamo. Il tratto Milano-Treviglio venne iniziato nel 1843, mentre nel tratto Padova-Venezia si lavorava da tre anni;

4) all'incirca dove si trova la via Pasquale Sottocorno: la posizione dimessa di questa stazione, è appena arricchita dalla presenza del Caffè Gnocchi (Fig. 21). Questa posizione avrà importanza per il futuro degli accessi ferroviari alla Cittaà;

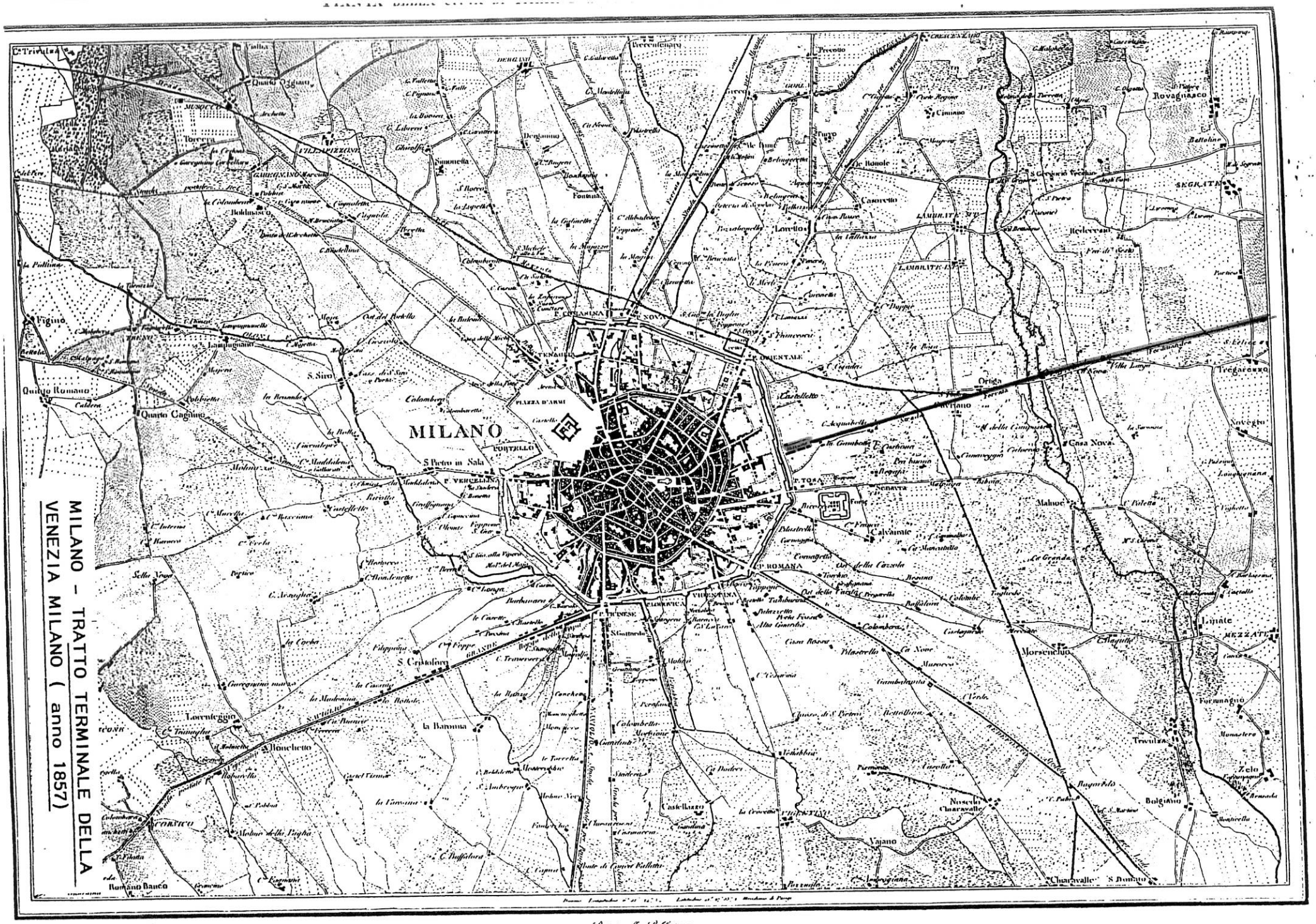
5) tanto da meritare ben quattro tavole di illustrazione nel volume in folio di Ferdinando Cassina, Le fabbriche più cospicue di Milano, II, edito nel 1840 (tavole 87-90). La stazione era stata progettata da Alfredo Lecointe, ma venne rielaborato completamente da Achille Jodani, e inaugurata il 24 gennaio 1850. Il fabbricato esiste ancora (rialzato di un piano) - al civico n. 5 di Via Melchiorre Gioia - salvato dalla destinazione a terminale della Dogana; (Figg. 22-25);

6) L'edificio esiste, quasi un rudere di mattoni alla sinistra e all'inizio di via M. Gioia, ortogonale rispetto al fabbricato neoclassico (non riprodotto dall'incisione);

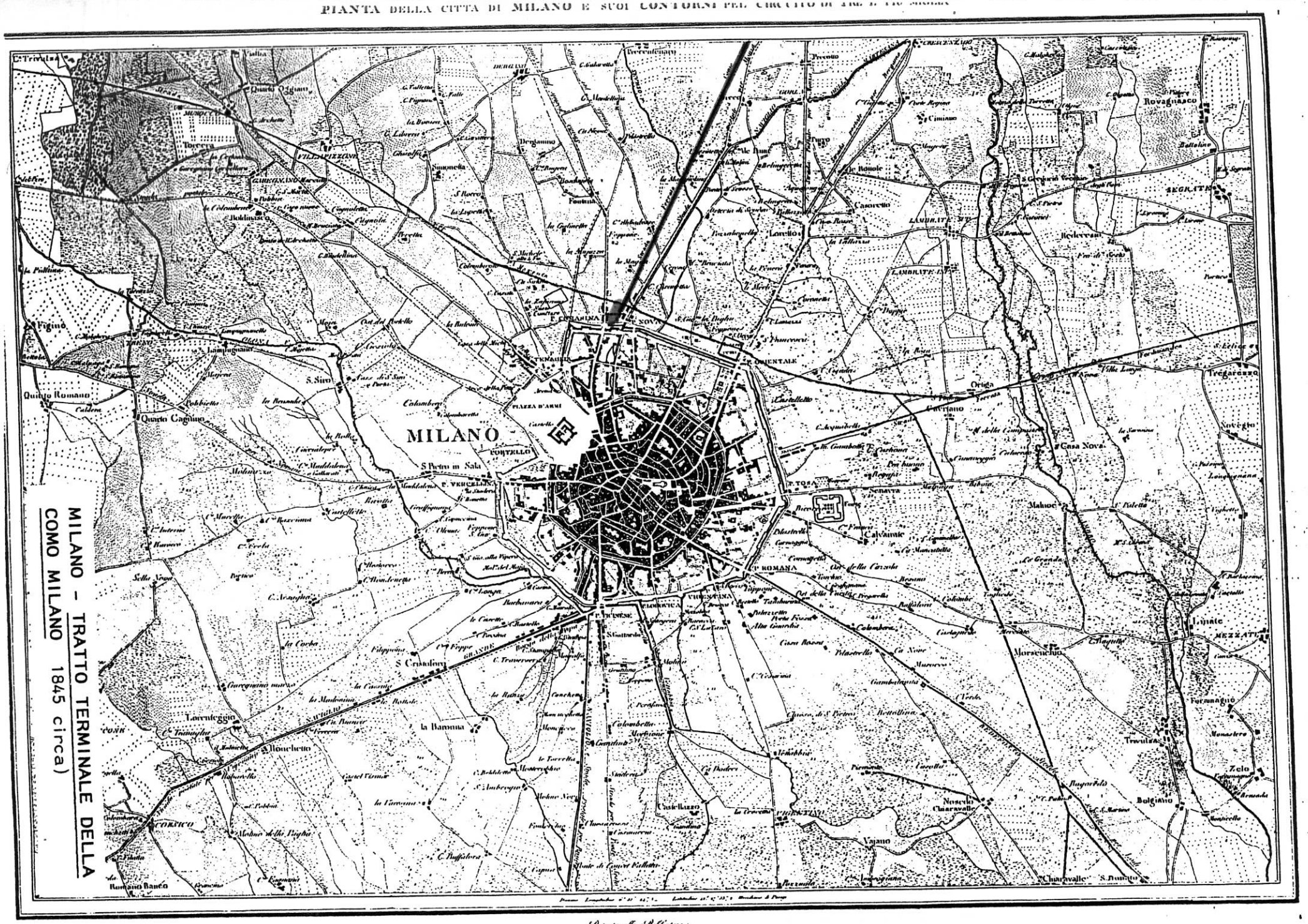
7) il territorio del Comune autonomo dei "Corpi Santi" istituito nel 1781, era distribuito fra le sei porte della Città (Comasina, Nova, Orientale, Romana, Ticinese e Vercellina), diviso dopo le soppressioni giuseppine in nove parrocchie (molte rispetto alle trentuno rimaste alla Città). Crescendo la popolazione di quel territorio il Consiglio comunale nel 1862 votò la proposta di annessione. Il Consiglio Provinciale non approvò la deliberazione: avversata dagli abitanti e dall'opinione pubblica della opposizione liberal-democratica, l'iniziativa si concluse con un compromesso solo nel 1871;

8) fu costruito da Lazzaro Palazzi architetto ticinese deceduto nel 1707: quasi un quadrato, mediamente di m. 375 di lato, con i portici e le stanze su tre lati. Al centro si trovava il tempietto del Pellegrini, aperto completamente perchè i ricoverati potessero seguire le funzioni (la chiesa esiste ancora in via Lecco e alcune parti del complesso restano in via San Gregorio). I francesi del 1797 lo adibirono a "Campo di Marte" e il tempio centrale divenne l'"Altare della Patria". Al posto del Lazzaretto sorge uno dei quartieri più densi di edificazione;

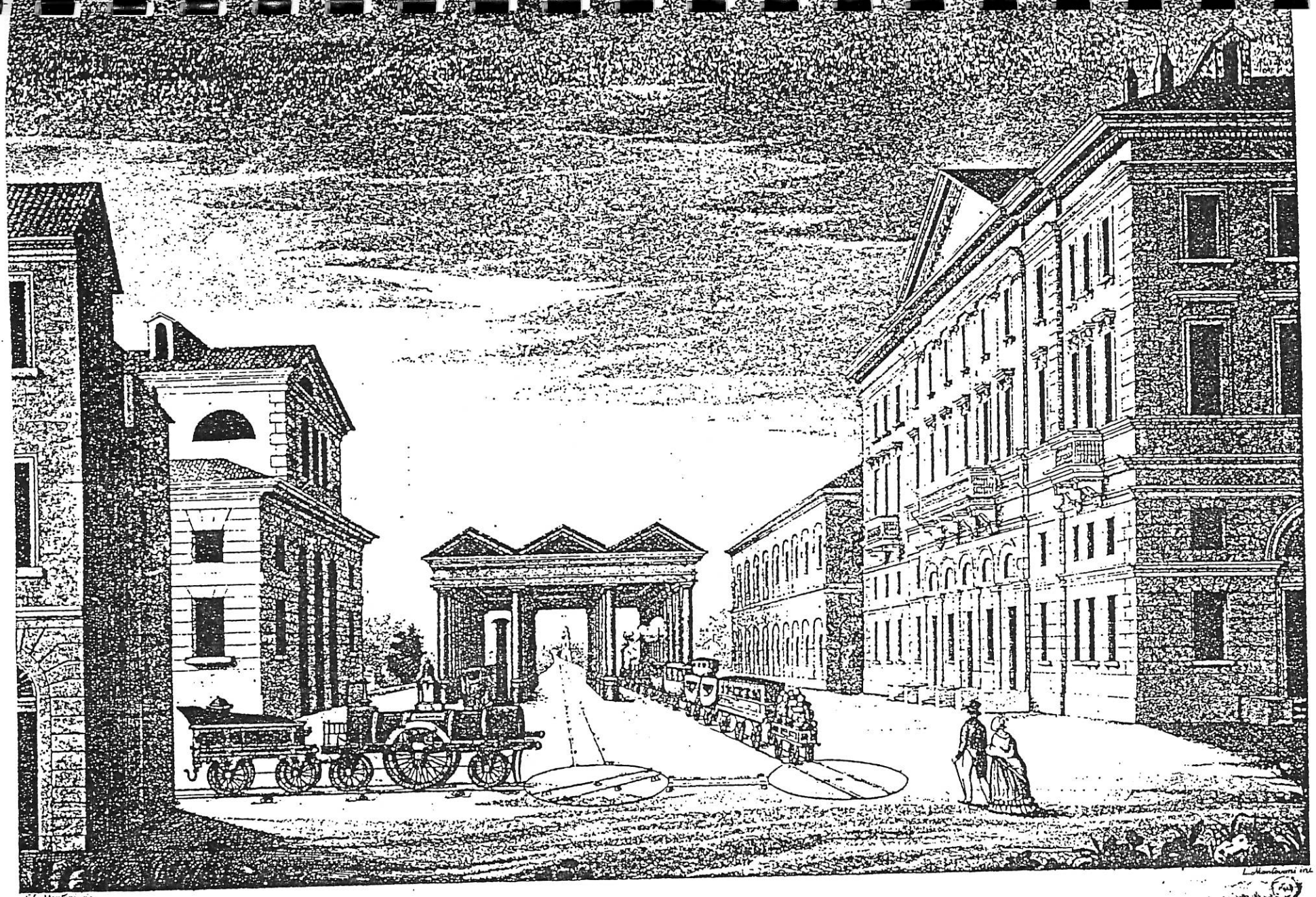
9) Nelle immediate vicinanze, sulla destra all'inizio della Via Doria, rimane la preziosa cappella triabsidata della Cascina quattrocentesca con portico affrescato, già della famiglia Pozzobonelli (Fig. 26).


MILANO
PORTELLO
PIAZZA D'ARMI
S. Pietro in Sala
S. Siro
Quarto Cagnino
Quinto Romano
Figino
Lampugnano
Baldinasco
Torretta
Gorgonzano
Simonetta
Fontana
Lorello
Casorello
Rovagnasco
Bellolino
SEGRATE
Ortica
Cavriano
Casa Nova
Novegio
Tregarezzo
Malnoe
Calvairate
Morsenchio
Lambrate
MEZZATE
Forlanagno
Trevilza
Zelo
Bolgiano
Noseda
Chiaravalle
S. Donato
Vajano
Castellazzo
Mombretto
Lorenteggio
S. Cristoforo
la Barona
Romano Banco
Porta Romana
Porta Ticinese
Porta Vercellina
Porta Orientale
Porta Nuova
Porta Comasina
Porta Vittoria
Porta Lodovica
Porta Garibaldi
Porta Tosa
Porta Venezia
Porta Sempione
Porta Ticinese
Porta Genova

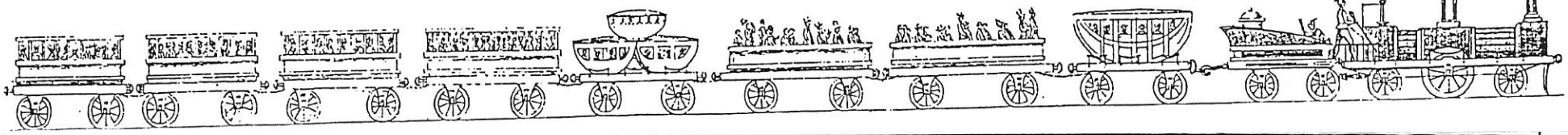
PIANTA DELLA CITTA DI MILANO E SUOI CONTORNI PEL CIRCUITO DI 4 MIG. E 1/10 MISURA



STAZIONE DELLA STRADA FERRATA FRA MILANO E COMO



VEDUTA DELL'IMP. R. PRIV. STRADA FERRATA DA MILANO A MONZA



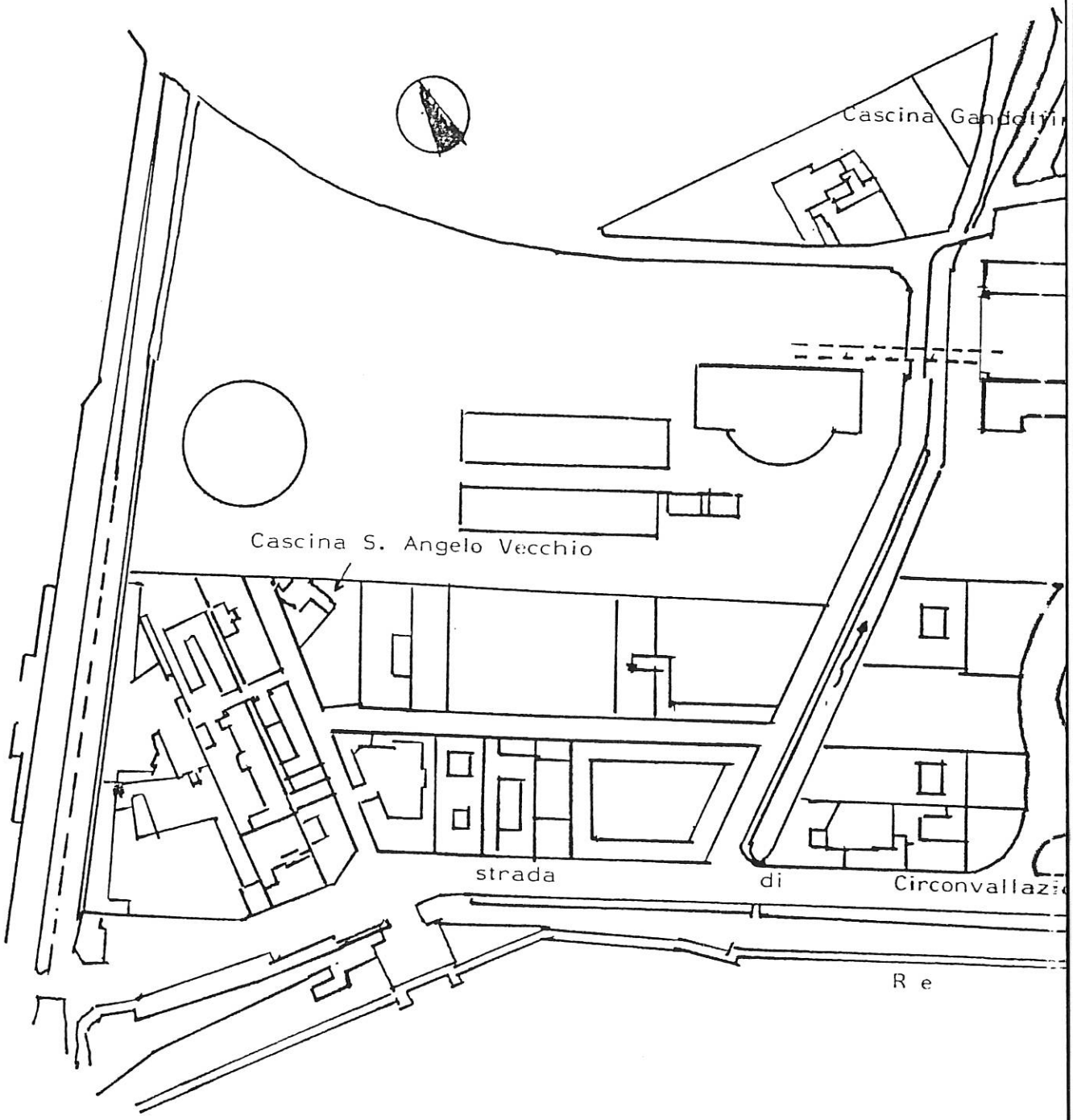
MILANO - SITUAZIONE DELLE STRADE FERRATE
PREVISTO NEL 1857 CON LA NUOVA STAZIONE
MILANO
PIAZZA D'ARMI
CORTELLO
S. Pietro in Sala
S. Cristoforo
Quarto Cagnino
Quarto Oggiaro
Figino
Baggio
Lorenteggio
Moncucco
Rovagnasco
Segrate
Lambrate
Loreto
Casoretto
Orta
Gorgiano
Casa Nova
Malnuo
Calvairate
Morsenchio
Lipate
Mezzate
Forlanagno
Trevulzio
Zelo
Bolgiano
Noscedo
Chiaravalle
Vajano
Castellazzo
Corbetta
Romano Banco
Tregarezzo
Novegio
Rho
Pero
Cesano
Bicocca
Ponte Lambro
Porta Romana
Porta Vittoria
Porta Venezia
Porta Nuova
Porta Ticinese
Porta Vercellina
Porta Comasina
Porta Tosa
Porta Genova
Porta Sempione
Porta Orientale
Porta Garibaldi
Porta Ticinese
Porta Vittoria
Porta Nuova
Porta Sempione
Porta Genova
Porta Tosa
Porta Vercellina
Porta Comasina

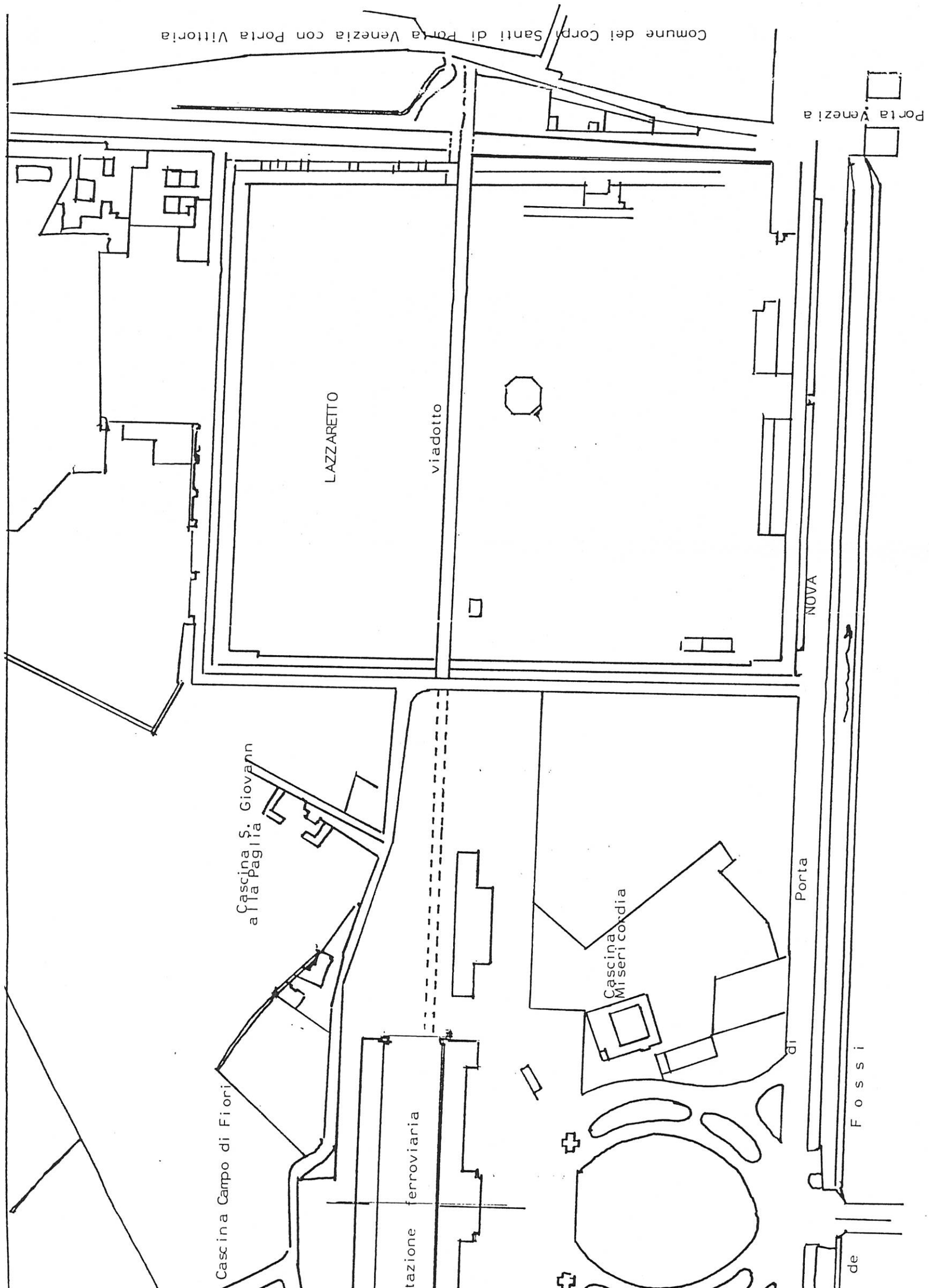
6

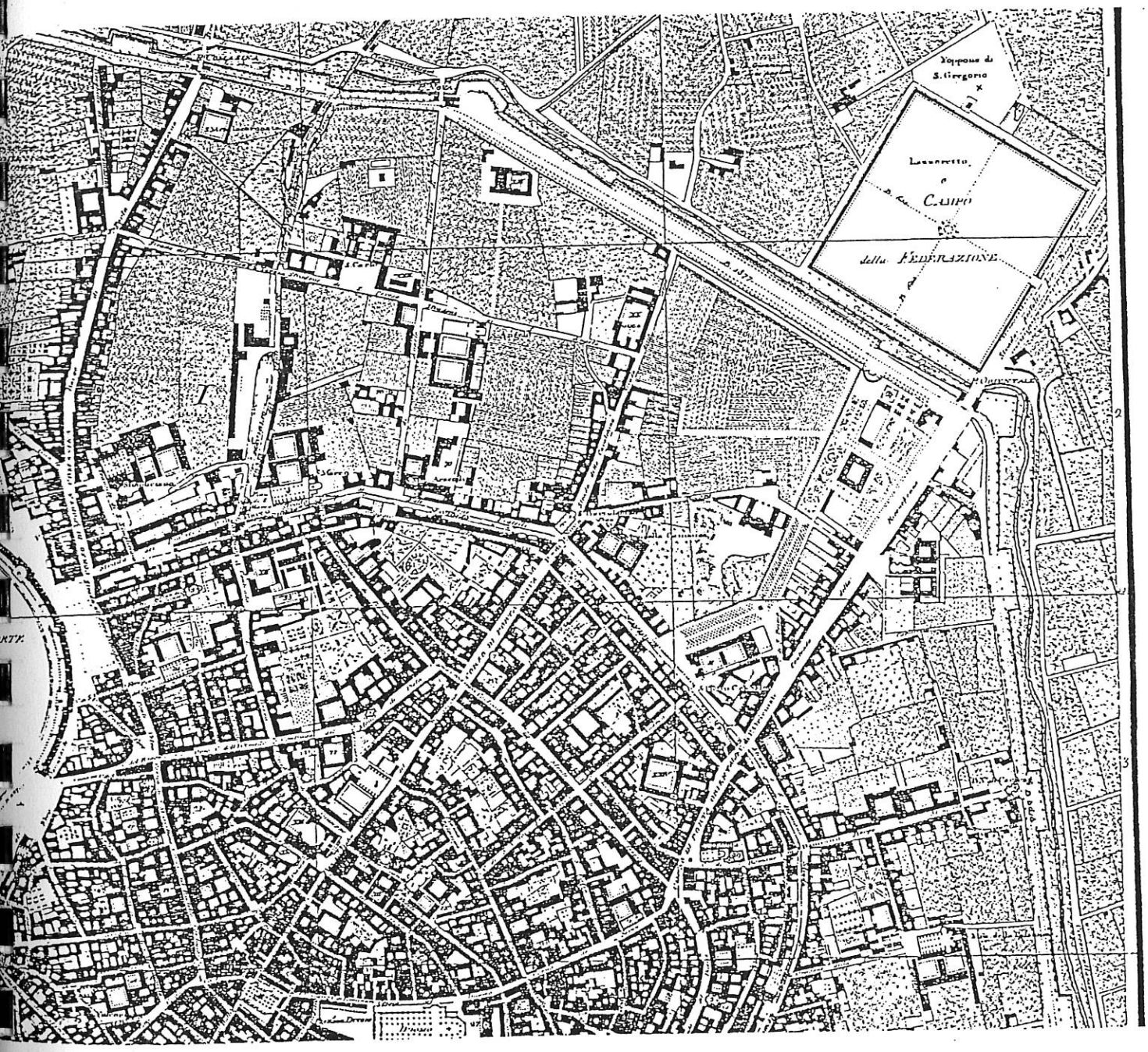
MILANO - Nuova stazione ferroviaria, Lazzaretto e dintorni

(dalla mappa catastale circa il 1870)

rapporto 1: 3.000 circa



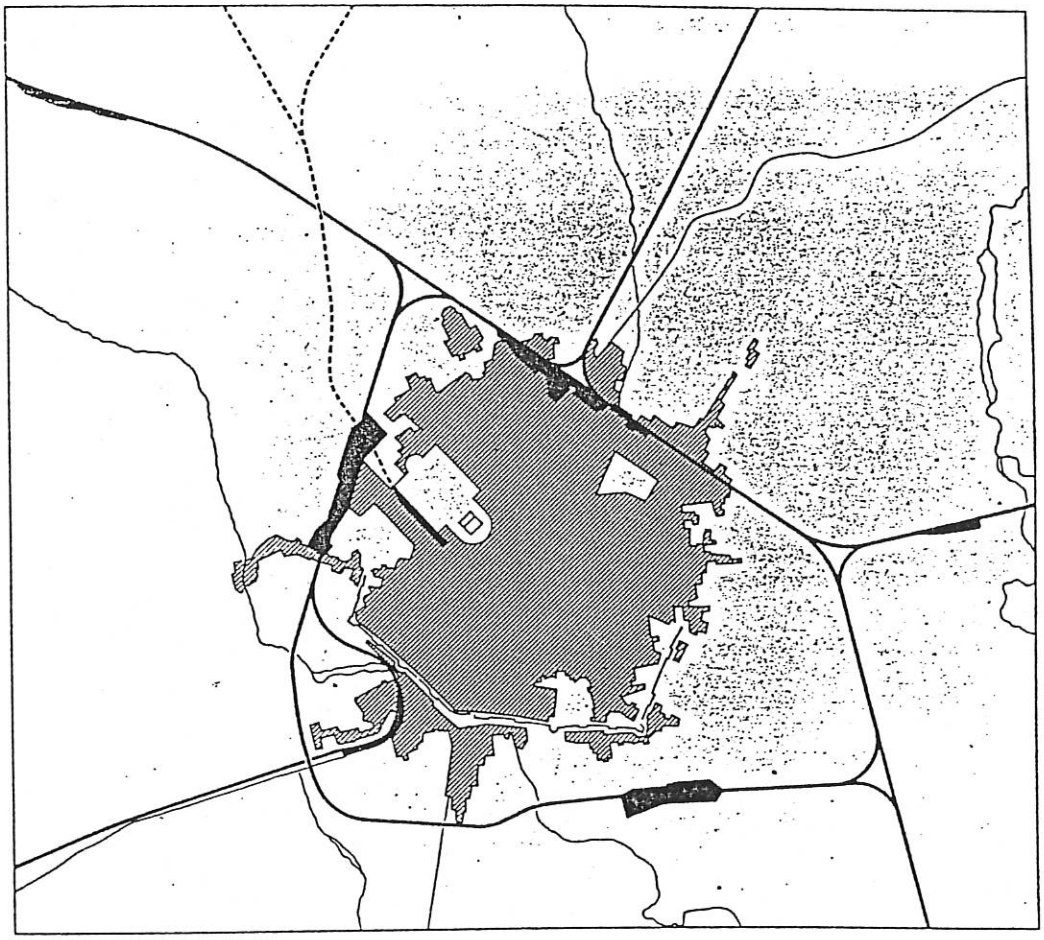

Comune dei Corpi Santi di Porta Venezia con Porta Vittoria
Porta Venezia
LAZZARETTO
viadotto
NOVA
Cascina S. Giovann
alla Paglia
Cascina
Miseri cordia
Porta
di
Fossi
de
Cascina Campo di Fiori
ferroviaria
tazione



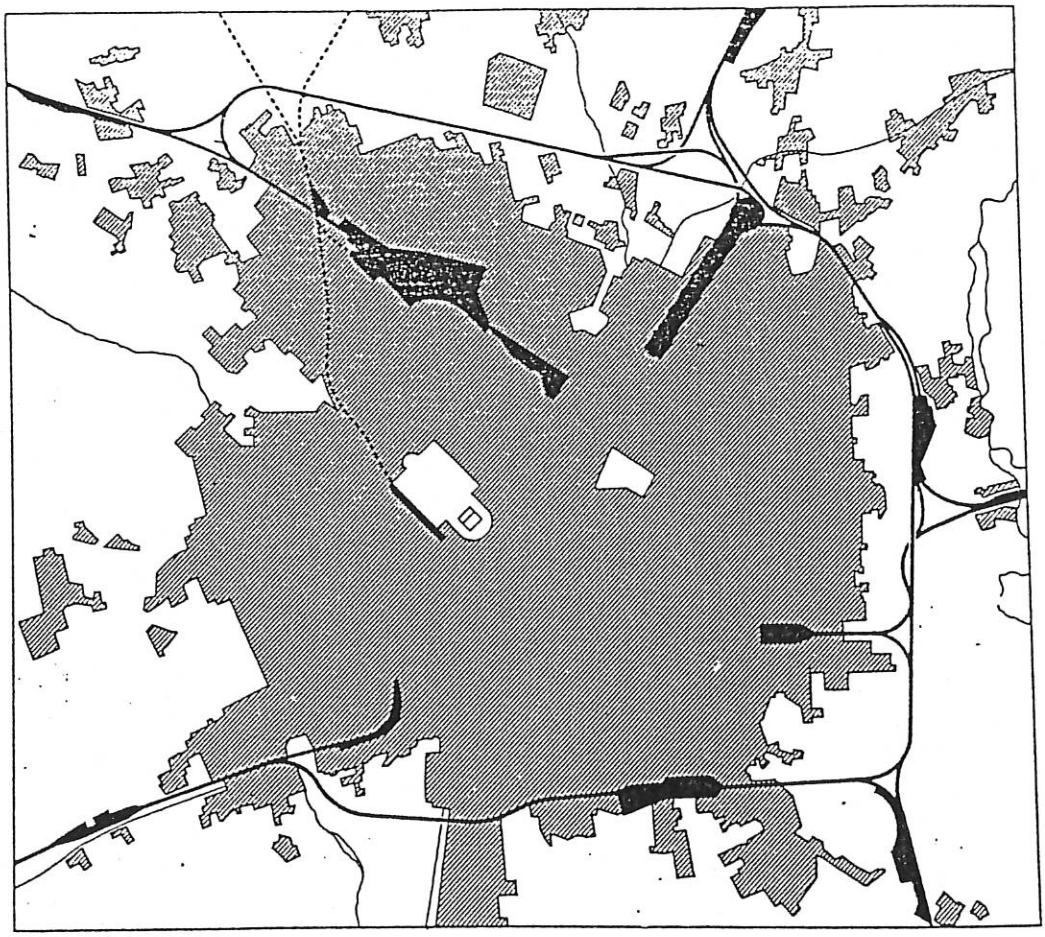
MILANO - A n.n.e. dei Bastioni una parte del territorio del Comune dei Corpi Santi e il grande Lazzaretto, zone che saranno coinvolte pesantemente dalle esigenze ferroviarie dal 1857 in poi.

(pianta di Giovanni Pinchetti - 1801)

8

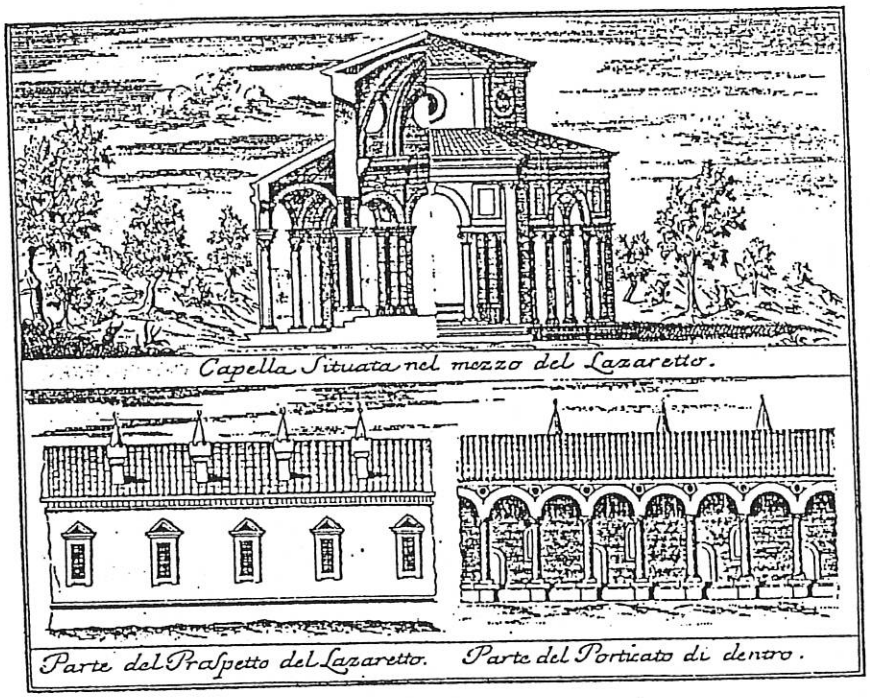


9



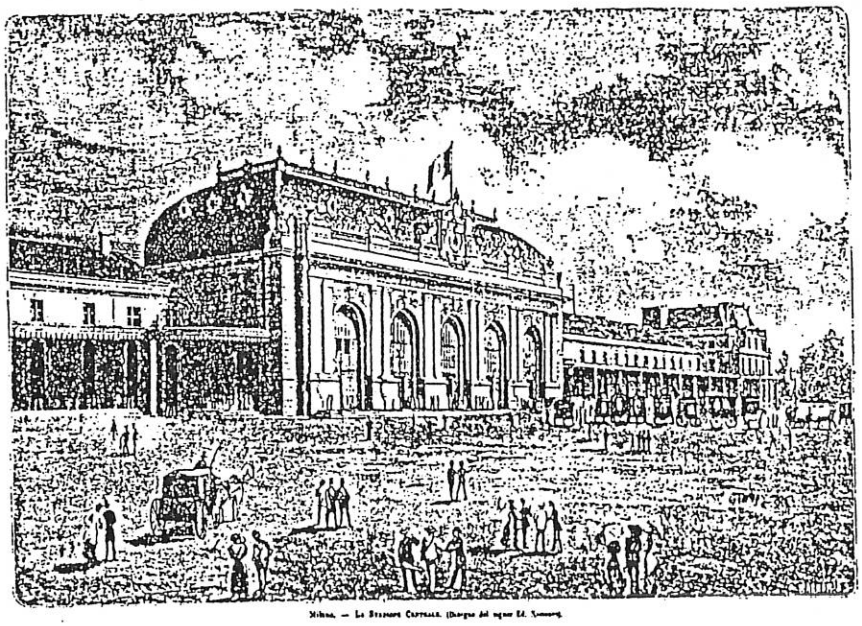
MILANO – Schemi che mostrano il graduale soffocamento della Città, indotto dalle linee ferroviarie (dal de Finetti)

10



MILANO - IL LAZZARETTO CINQUECENTESCO (dettagli)
(arch. Lazzaro Palazzi - la pianta a fig. 6)

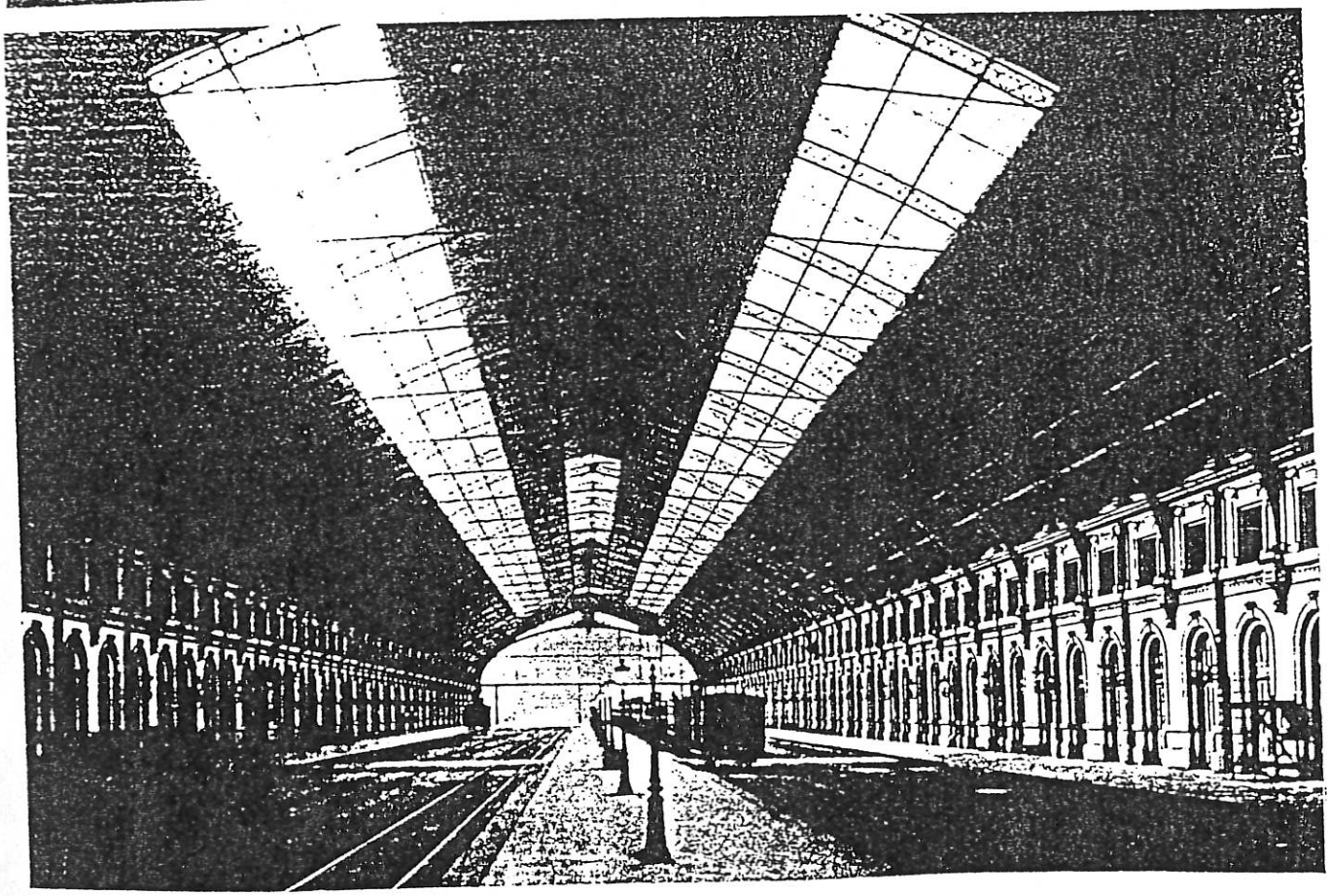
11



MILANO - LA STAZIONE FERROVIARIA INAUGURATA NEL 1864 arch. Jules Louis Bouchot)

12

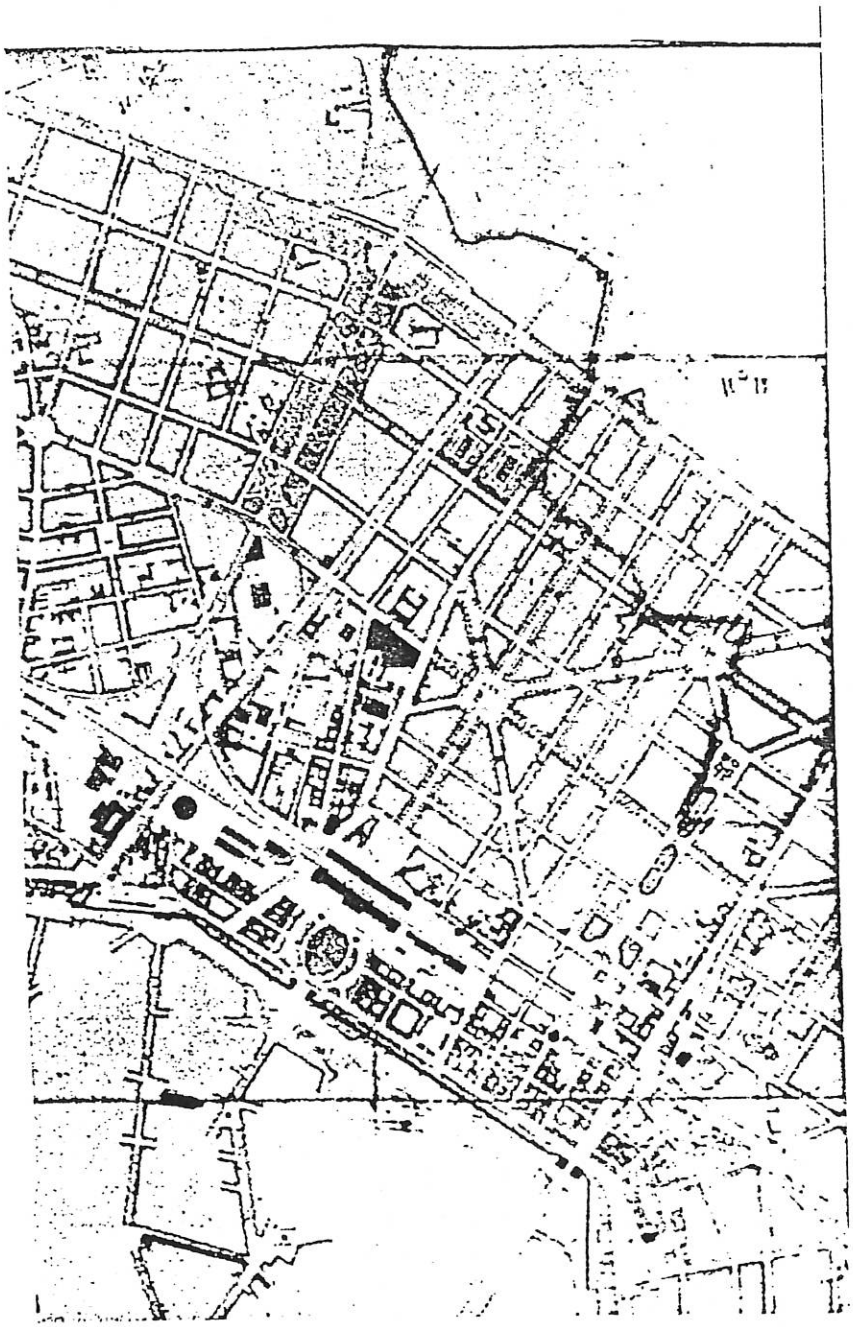
13



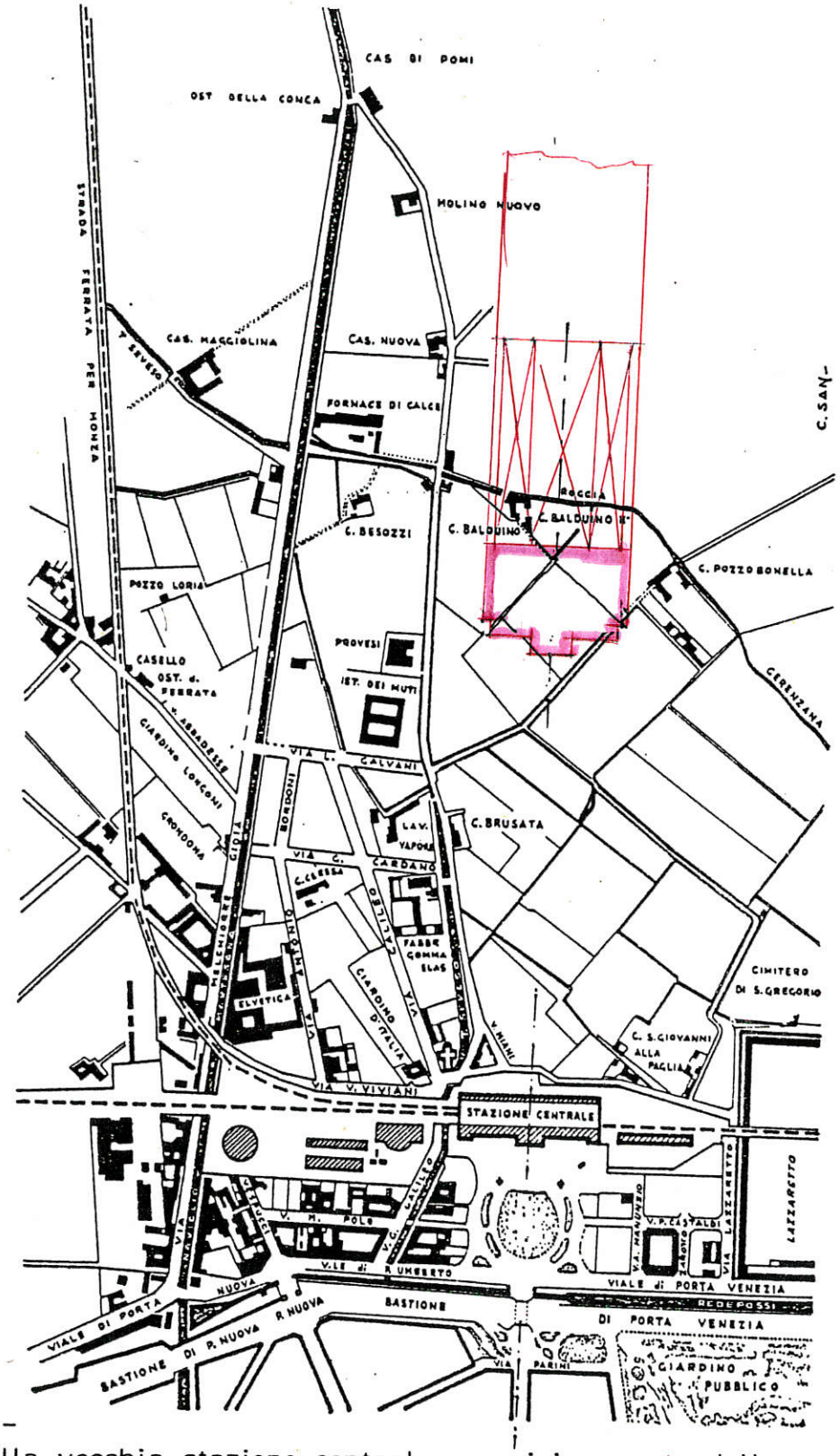
MILANO - La stazione ferroviaria del 1857: veduta esterna e interna (arch.J.L.Bouchot)

MILANO
Quarto Oggiaro
Figino
Quinto Romano
Quarto Cagnino
Lampugnano
S. Siro
Colombara
PIAZZA D'ARMI
S. Pietro in Sala
P. VERCELLINA
P. COMASINA
P. ORIENTALE
P. TOSA
P. ROMANA
P. VENEZIA
P. VITTORIA
P. FIORENTINA
P. TICINESE
P. GENOVA
S. Cristoforo
Lorenteggio
Abbiategrasso
Romano Banco
Rho
Cusano
Cinisello
Sesto
Cormano
Bresso
Niguarda
Ghisolfa
Musocco
Baggio
Quinto
Cesano
Vialba
Affori
Bicocca
Ponte Lambro
Ponte Seveso
Ponte Olona
Ponte Ticino
Ponte Sesia
Ponte Dora
Ponte Adda
Ponte Po
Ponte Tanaro
Ponte Scrivia

MILANO - Primo studio (1884) del piano regolatoregenerale. Prarticolare ne' della stazione centrale dei Bastioni

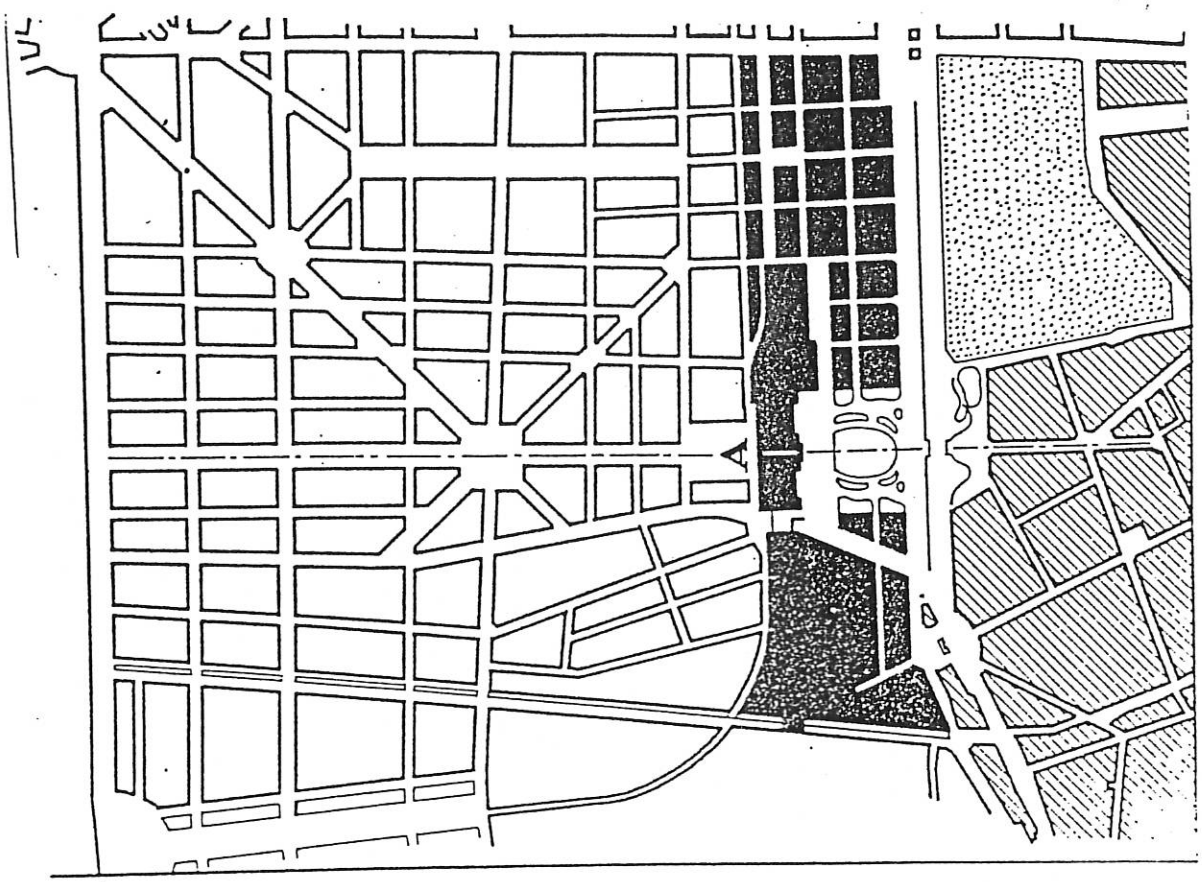


MILANO -Piano regolatore generale dell'ing.
Cesare Beruto approvato nel 1889
Lo stesso particolare

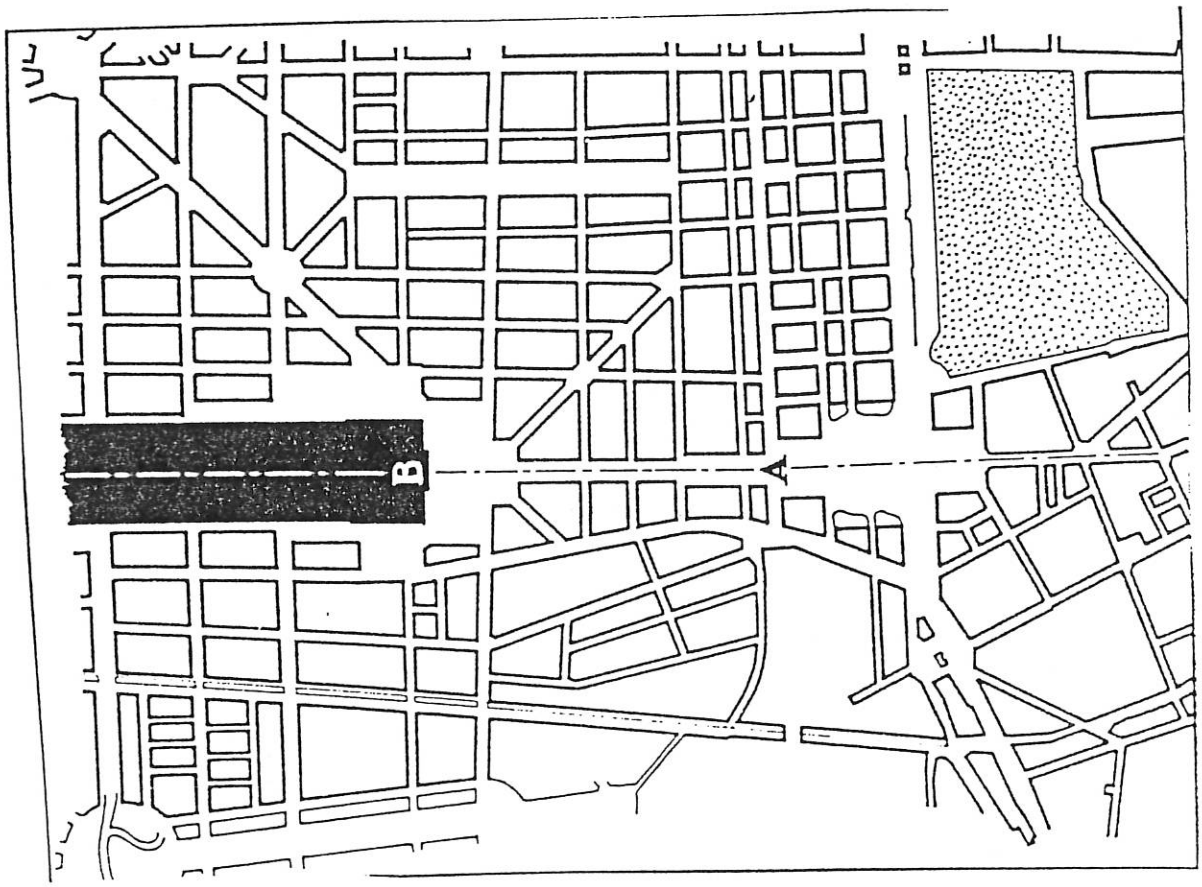


MILANO -
Zona della vecchia stazione centrale e posizionamento della nuova presso la Cascina Pozzbonella ancora esistente

Stato dei luoghi nel 1855 quando venne inaugurata la chiesa di San Gioacchino in via Filzi - via Fara . Rapp. circa 1:10.000

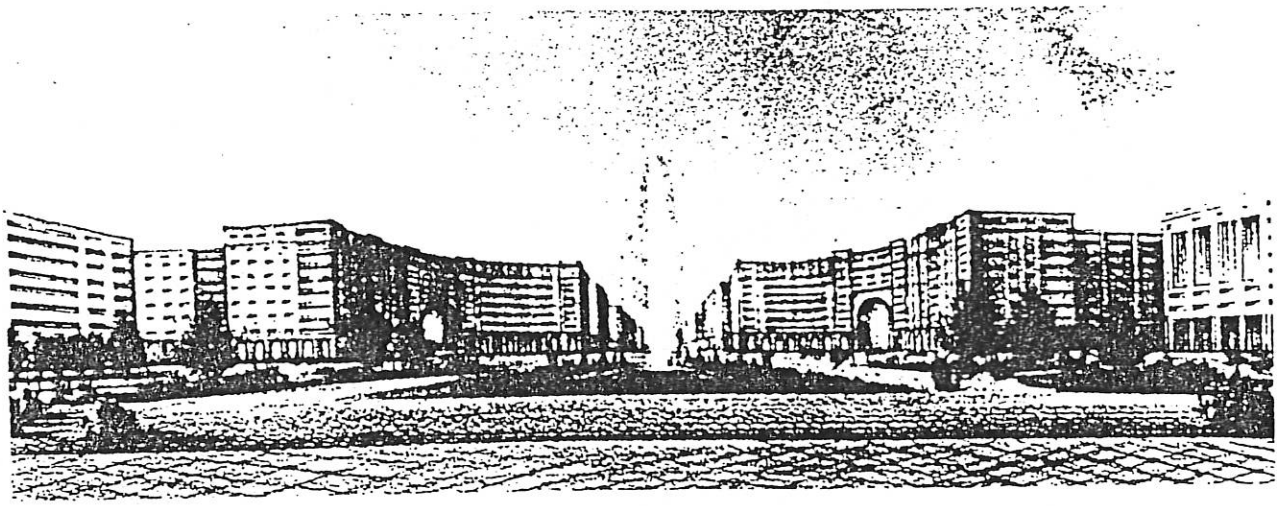


18



19

MILANO - Zona a Nord dei Bastioni di Porta Nova/ piano Beruto 1889 e situazione attuale (dal de Finetti)

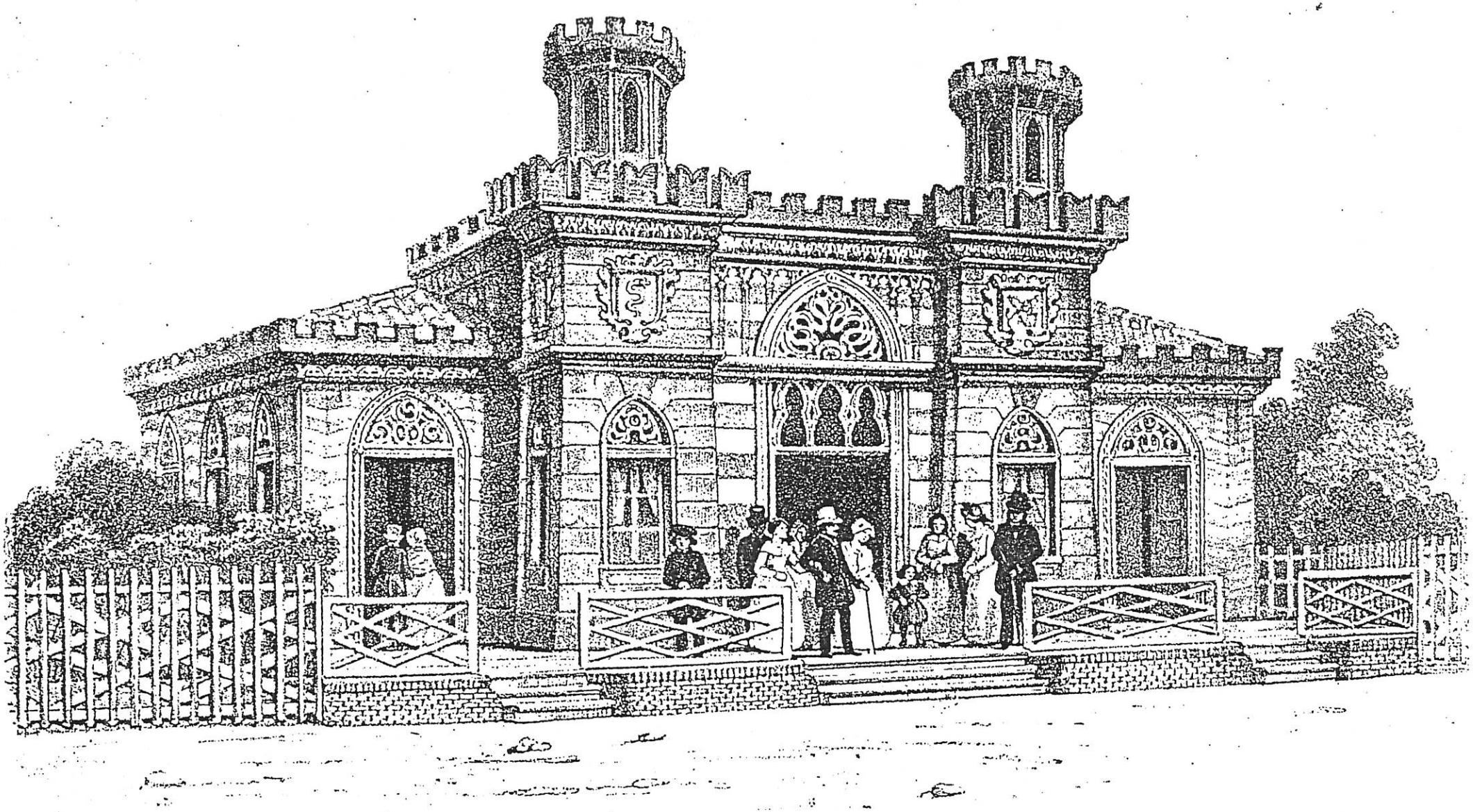


Ufficio tecnico comunale. Piano regolatore. Sistemazione del piazzale Duca d'Aosta (1938).

MILANO - PROGETTO COMUNALE PER LA PROSPETTIVA ALL'USCITA DALLA STAZIONE/ LE VIE NAPO TORIANI E PIRELLI SONO SCHERMATE DAGLI ARCHI.

... la Chiesa di S. Gioachimo vista dai sottopassaggi della vecchia Stazione Centrale, in Via G. Galilei, nel 1929 ...

MILANO - la chiesa di S. Francesca Romana, vista da via Spallanzani, al di là del terrapieno lungo il viale Regina Giovanna



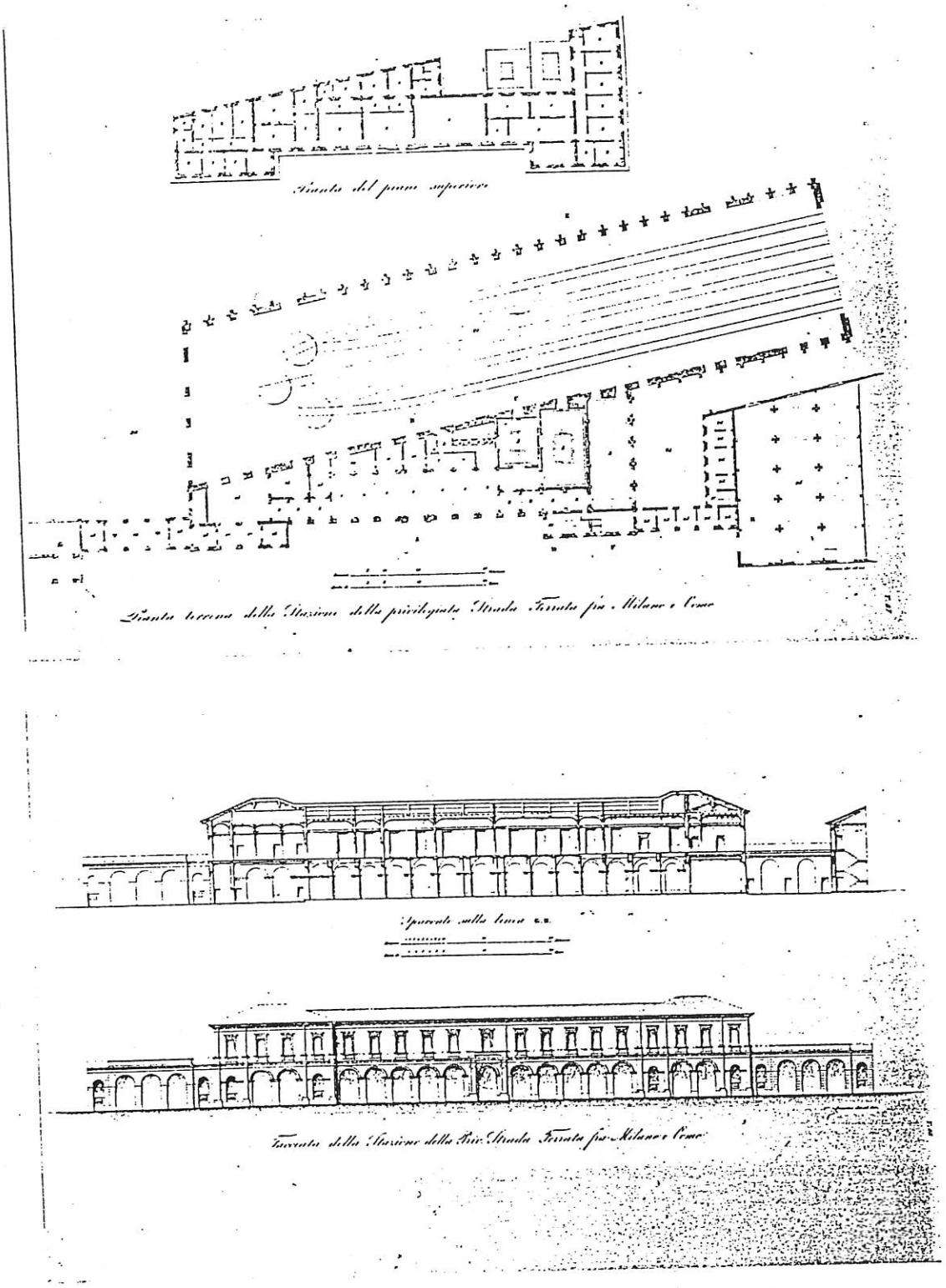
O. Elena dis.

Ingrg.re Bossi inventò.

Milano Ist. Carbera

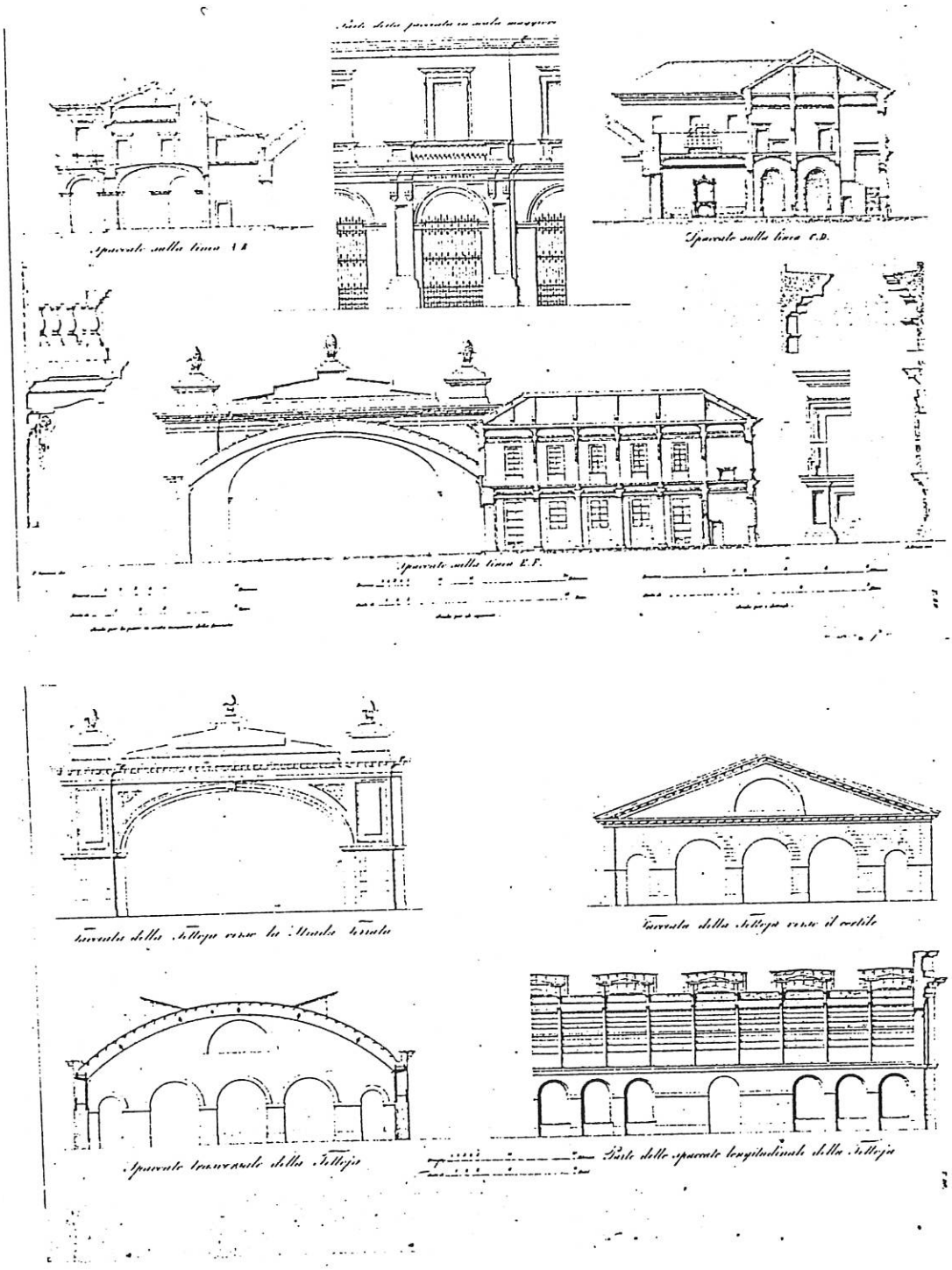
CAFFÈ GNOCCHI

alla Stazione di Milano della Strada Ferrata Lombarda – Venetta.



MILANO - Stazione di arrivo da Como (1840)

(dal Cassina)



MILANO - Stazione di arrivo da Como

(dal Cassina)

MILANO - <u>Dintorni della Stazione centrale</u>
Resti della Cascina Pozzobonella in via Andrea Doria
(dal Catasto vigente)