



FRA BORGO E NAVIGLIO

Alla costituzione del Regno d'Italia. 1861

Alla costituzione nel 1861 del Regno d'Italia *“Gorla è paese ormai di poco meno di 1000 anime, attraversato dal Naviglio Martesana, e dal maestoso stradale Regio che da Milano fa capo alla villa sovrana di Monza”*. Il borgo era retto da un Consiglio di quindici membri e da una giunta di due membri. In seguito all'unione temporanea delle Province Lombarde al Regno di Sardegna e in base al compartimento territoriale stabilito con Legge 23 ottobre 1859, il Comune di Gorla-Precotto - incluso nel mandamento IX di Milano, Circondario I di Milano, Provincia di Milano – incominciò a vivere di vita propria.

I suoi abitanti

I suoi abitanti contavano sempre sui redditi provenienti dal lavoro nei campi, ma anche da quelli provenienti dal naviglio e delle sue *“rive arborate”* come osterie, trattorie, *“bettoline”* per la sosta dei barcaioli e lo scalo delle merci, la darsena di Greco (non più esistente). Fra i nuovi mestieri praticati emergevano quelli delle lavanderie, delle officine meccaniche, delle fonderie, delle distillerie di liquori, delle tintorie e segherie. La loro attività era suggerita dalla disponibilità di molto spazio e, soprattutto, dall'uso dell'acqua per gli impianti produttivi. Gorla, nonostante il tessuto ancora prettamente agricolo e naviglio-dipendente, forniva questa opportunità nella fase di passaggio da un'economia di mestiere a un'economia di tipo industriale funzionale all'economia della grande città di Milano.

Nuove vie e strade

Più oltre, fra il 1884 e il 1885, complici le nuove linee ferrate (parallele alle vecchie strade postali), fu dato ampio spazio a nuovi edifici. Nuove vie e strade come la *“Strada Comunale che da Gorla mette a Crescenzago”* (via Asiago), la *“Strada Comunale da Gorla a Turro”*, *“l’Alzaia Gorla Superiore”* (via Bertelli), la *“Via per Crescenzago strada vicinale della C. Faipò”*, la *“Strada Comunale per Turro Milanese”*, vennero diligentemente segnate in pianta e come tali registrate nelle rubriche catastali del *“Comune Amministrativo di Gorla Primo - Mandamento IX di Milano, ora Affori, Comune Censuario di Gorla Primo”* (14 Giugno 1887).

Nel 1888

La lenta ma inesorabile trasformazione urbanistica emergeva evidente nella Carta dell'Istituto Geografico Militare del 1888 che ci restituiva il senso di una radicale evoluzione del borgo dai primi tratti rurali verso le trame urbanistiche del nuovo vialone (viale Monza) di collegamento con Milano. La Carta del 1888 è esemplare anche nel restituirci il senso di un adeguamento periferico del borgo rispetto alla metropoli milanese. Nella tavoletta il borgo di Turro era collegato idealmente a Gorla e Precotto da una direttrice che lambiva timidamente la strada militare (viale Monza) toccando i toponimi della Cascina Bellingera, della Cascina Biglia, della Cascina Mulinello, della Cassina de' Pom, della Cascina Piccapietra, della Cascina Faipò, della Cascina Nuova. Poco distante, al confine con il borgo della Bicocca, la Fornace Mariani e la Fornasetta segnavano quello che diverrà l'asse industriale del nuovo sviluppo industriale (via Breda). A Crescenzago si trovavano, invece, il Lazzaretto, il Molino del Dosso, la Cascina Isola Gatti, il Molino del Tuono, la Fornace Ronchi.

Il progresso corre sulle rotaie

Alla conformazione urbanistica di Gorla contribuirono in gran parte anche la posa e l'esercizio delle nuove linee tramviarie, prima a cavallo e poi elettriche. *“Oggidi però Gorla ha acquistato certa qual importanza, e per l'ingrossamento della sua popolazione, e per il Tram (il qual Tram per altro, almeno dal lato morale, vi apporta più danno che vantaggio) che vi passa ad ogni mezz'ora, e per l'attrattiva del suo magnifico stradone”*. Quando Emilio Osculati, presidente della *“Società Anonima degli Omnibus”*, prese personalmente il comando della prima vettura a due piani guidando la coppia di cavalli fuori dalla scuderia di via Sirtori 1 nel 1876, il quotidiano *“La Lombardia”* così descriveva l'inaugurazione della prima ippovia Milano-Porta Venezia-Monza: *“Giunti a Monza i trecento invitati che colà si univano ad altri cento, tra i quali si numeravano non poche eleganti signore, erano ricevuti da una folla festante, al suono di bande musicali e venivano dai rappresentanti la benemerita Società degli Omnibus introdotti nell'ampio locale recentemente costruito, che deve servire di arsenale per questa nuova linea ferrata.*

Locale che con le unite scuderie misura una superficie di metri 800, sui quattro mila metri d'area cintata assegnata al servizio di questa linea."

Il tram a cavalli

Con il tram a cavalli iniziò un'epoca e una letteratura di vita che coincisero con il periodo di sviluppo della città. Nel novembre 1876 la S.A.O. sperimentò sulla Milano-Monza la trazione a vapore; per tre giorni le vetture di alcune corse vennero trainate da piccole locomotive a vapore, ma l'esperimento non ebbe seguito. Nel novembre 1877 il capolinea cittadino venne spostato in Piazza San Babila e la frequenza portata a mezz'ora con una percorrenza di circa 65 minuti sino a via Italia (Monza) su una lunghezza di chilometri 14,560; il percorso a binario unico aveva diversi raddoppi per gli incroci. Il personale era composto a bordo dal conduttore e dal cocchiere e, a terra, dal brumista. Il brumista, di solito il conducente o il proprietario stesso delle vetture, provvedeva a gestire il trasporto a cavalli nei punti strategici della città; si faceva pagare due monete al posto dei biglietti. La chiara matrice anglosassone del tram fornì il pretesto ai fautori del progresso meccanico per reclamare la sostituzione della carrozza privata, "*status symbol*" delle classi alte, con un mezzo di trasporto più popolare, pubblico, come quello del tram. Se non altro l'ippovia per Monza aveva dimostrato come le rotaie in città non ostacolassero anzi favorissero la circolazione dei mezzi. Poi ci fu l'ultima corsa, il 30 dicembre 1900: in quel giorno il tram a cavalli per Monza lasciò il passo a quello elettrico, sperimentato per la prima volta, nel 1892, sempre sulla stessa linea.

Il tram elettrico

Con l'avvento del tram elettrico (31 dicembre 1900) il servizio migliorò notevolmente pur restando la linea tra Loreto e Monza a binario unico; la velocità massima consentita era di 30 km/ora. Ai servizi locali si aggiunsero i servizi diretti Milano-Monza. L'unica differenza di percorso fu l'abbandono dell'attraversamento a raso della ferrovia presso la stazione di Sesto San Giovanni a favore del superamento della stessa con un nuovo ponte. In viale Monza, tra le località Bellingera e Villa San Giovanni vi erano due brevi raccordi con le Fornaci Mariani di Sesto. Nel 1906 venne realizzato un raccordo con il "*nuovo Trotter*" di Turro; nel 1911 il capolinea milanese fu riportato a Porta Venezia (viale Vittorio Veneto) con un percorso discendente lungo le vie Doria-Settembrini-Lazzaretto. Nel 1913 fu la volta del raddoppio del binario a centro strada sino all'altezza di via Giacosa. In corrispondenza degli attuali ponti ferroviari il binario si spostava sul lato destro della strada.

"Vado a Monza sul tramway"

L'appalto per la trasformazione delle ippotramvie in tramvie elettriche fu dato alla "*Società generale italiana Edison di elettricità*" che l'ebbe dal Comune non senza contrasti; ad avversarla fu la stessa Società Edison che aveva sperimentato, da Milano a Monza e per un breve periodo dal 20 luglio 1893, un tram elettrico ad

accumulatori il quale, però, non poteva competere con i nuovi tram alimentati dalla linea elettrica. Il 2 novembre 1893 la Società Edison inaugurò la prima linea elettrica cittadina che segnò anche l'inizio della fine delle ippovie. In più di un'occasione il tram venne eletto a protagonista della scena come nello stornello della canzone *"Morettina dove vai? - Vado a Monza sul tramway... Su e giù per i rutai che a Monza el riva mai"*, con chiaro intento ironico. C'era chi correva ad acquistare il tonico *"Il tramway"*, prodotto dalla ditta *"Giuseppe Galimberti"* nel negozio di Corso Vittorio Emanuele 33, e c'era chi collezionava i primi biglietti tramviari; chi acquistava il gioco del *"Tramway"* al prezzo di quindici centesimi, e chi, invece, leggeva *"El Tramway"*, uno dei giornali umoristici più pungenti dell'epoca.

Le prime vetture tramviarie

Le prime vetture erano di due modelli: uno grande di 16 posti a sedere interni, 8 in piedi sui due terrazzini esterni e uno piccolo di soli 14 posti; il colore esterno era giallo con strisce bianche, nere, rosse e le scritte in oro; si saliva e si scendeva dalla parte opposta del tiro dei cavalli, solitamente due e dello stesso colore. I sedili, imbottiti di velluto, erano disposti in senso longitudinale rispetto alla vettura; i posti interni erano di prima classe, quelli sulle piattaforme e al piano superiore di seconda classe; questa distinzione in classi sarebbe rimasta in vigore sino agli anni '40. Il piano superiore delle vetture doppie poteva essere rimosso e sostituito da un tetto nei mesi invernali in quanto la parte superiore era aperta lungo i lati: cosa piacevole d'estate, meno d'inverno.. La tariffa da Milano a Gorla era di 25 centesimi in prima classe e di 15 centesimi in seconda classe. I biglietti venivano chiamati *"caldarini"* dal nome del Sindaco Caldara, allora al governo della città. Vi erano anche vetture *"giardiniera"*; le *"giardiniera"* erano vetture completamente aperte utilizzate durante il periodo estivo; quelle doppie vennero trasformate in motrici tra il 1913 ed il 1919. La corsa avveniva su doppio binario, con duplice percorso ad anello tra Sesto e Monza: servizi direttissimi ogni quaranta minuti, una ventina di coppie di vetture giornaliere che congiungevano Milano-Gorla-Sesto con il Regio Parco di Monza. La "corsetta" faceva tutte le fermate e terminava a Sesto; il diretto arrivava fino a Monza.

Il Tram elettrico Milano-Monza

Il 30 dicembre 1919 alla Società Edison subentrò la *"Società Trazione Elettrica Lombarda"* (STEL) la quale acquisì anche molte tramvie a vapore con l'intenzione di elettrificarle. Il lavoro svolto dalla STEL consistette nell'elettrificare tutte le linee raddoppiando il binario in molte tratte, acquistare nuovo materiale rotabile, costruire nuovi depositi e nuove sottostazioni elettriche. A seguito di queste migliorie la velocità massima venne innalzata a 60 km/ora. Per quanto riguarda la Milano-Monza venne portato a termine il progetto dell'Edison relativo alla messa in sede propria a centro strada dei binari da Loreto a via Giacosa e al raddoppio in sede propria, sul lato destro della strada, del binario sino a Sesto Cascina Novella.

Quest'ultimo binario era stato abbandonato a seguito dell'elettrificazione dell'ippovia da Cascina Novella sino a "*Sesto Cancelli*" ove era situata la vecchia stazione ferroviaria. Qui si attestò il servizio locale per Sesto oltre al quale vi erano servizi locali (le cosiddette "*corsette*") per Gorla o Precotto le cui vetture utilizzavano dei traversanti tra i binari per poter invertire il senso di marcia verso Milano; solo nel 1956 verrà costruita, in via Columella, un'asta di manovra per il servizio locale Milano-Precotto. Nel 1922 venne aperta la nuova linea Sesto-Monza via San Fruttuoso sulla quale, dal 1924, entrarono in attività parte dei treni diretti. Nel 1937 tra Milano e Monza vi erano, nei giorni feriali, 85 coppie di corse con percorrenza di 28 minuti; tra Milano e Sesto Cancelli 108 coppie con percorrenza di 19 minuti; i diretti, con la sola fermata di Sesto Rondò, impiegavano 18 minuti.

"I tram bianchi"

Alle motrici a due piani, rese definitivamente a piano singolo tra la fine degli anni '10 e l'inizio degli anni '20, succedettero nuove motrici e rimorchi acquistati durante gli anni '20; verranno sostituiti a loro volta negli anni '30 da altre vetture più moderne fino ad arrivare alle "*littorine*" (24 motrici e 14 rimorchi) che restarono in servizio sino alla soppressione della linea. Una caratteristica di queste vetture (sia motrici che rimorchi) era quella di avere gli schienali dei sedili ribaltabili in modo che il passeggero potesse viaggiare sempre fronte marcia. La colorazione dei rotabili STEL era il bianco, caratteristica che fece sì che venissero chiamati "i tram bianchi". L'era dei tram bianchi finì il 1° luglio 1939 quando le linee STEL vennero acquisite dall'A.T.M. Il rinnovo del materiale rotabile proseguì con l'acquisto di altre 15 motrici di cui 10 per i treni diretti e 5 tipo littorina, e di altri 14 rimorchi.

A.T.M

La guerra creò inevitabili problemi, ma il servizio non venne mai sospeso. Terminato il conflitto lo sviluppo abitativo e industriale dei Comuni esterni e in particolare dell'asse Milano-Monza provocò un aumento dell'utenza che l'A.T.M. dovette fronteggiare con nuovi acquisti di rotabili (soprattutto rimorchi) e con l'uso intensivo di quelli esistenti. Per l'asse di viale Monza si prospettava, però, un grosso salto di qualità: nel 1958, lungo il viale, vennero avviati i lavori di costruzione della metropolitana. Ciò comportò lo spostamento della tramvia tra Milano e Sesto sull'asse di viale Fulvio Testi - via Arbe - viale Sarca con un nuovo capolinea in Piazza IV novembre. Su questo percorso il tram rimase in funzione sino al 2 ottobre 1966 quando fu sostituito da un autoservizio. Il 1 novembre 1964 venne inaugurata la linea 1 della metropolitana (linea rossa).

Le tramvie dell'Adda

Una volta posate sul selciato le rotaie persuasero anche i più strenui oppositori sull'utilità e sulla convenienza delle linee tramviarie interne alla città ed esterne, fra la città ed il suo circondario. Era il tempo delle trenovie a vapore che coprivano quei

territori non serviti da altre linee di collegamento: moderne antesignane delle linee metropolitane, prima, fra tutte, la linea Milano-Crescenzago, e il suo prolungamento per Brugherio-Vimercate; poi la linea Milano-Gorgonzola, con le sue due diramazioni per Vaprio d'Adda e Cassano d'Adda. Tutte le linee dell'Adda avevano il loro capolinea in viale Benedetto Marcello. Da viale Lunigiana partiva, invece, il convoglio per Milano-Cinisello-Sesto S.Giovanni. Di fatto, le ferrovie economiche sostituirono le ferrovie ordinarie nei tratti più diffusi e più tortuosi saldando così la città al suo entroterra; inoltre le trenovie economiche avevano un costo d'impianto di ben tre volte inferiore rispetto a quello delle ferrovie ordinarie, progettate per percorsi lunghi. Lo sviluppo delle trenovie a vapore raggiunse il suo apice nel 1917 con un'estensione di 1700 chilometri contro i 1600 delle ferrovie ordinarie. Il 15 agosto del 1880 la rete delle Tramvie dell'Adda venne completata con la diramazione “*Villa Fornaci-Cassano-Treviglio*” del gruppo Pistorius (poi T.I.P.) e collegata alle altre linee. La linea dell'Adda utilizzava i binari della linea di Vaprio per circa 550 metri, cioè sino al bivio tra la Padana Superiore e la Provinciale per Vaprio-Bergamo; piegava poi a destra per una stretta curva proseguendo per Inzago che attraversava nel suo nucleo urbano; giungeva infine a Cassano d'Adda, varcava l'Adda su un ponte in ferro e, dopo una curva abbastanza pronunciata, proseguiva in rettilineo sino a Treviglio. I percorsi ferrati delle trenovie economiche prevedevano fermate e diramazioni che rendevano la tratta assai più funzionale per il movimento di uomini e mezzi nella fascia di territorio extraurbano lungo le direttrici per i fiumi Ticino e Adda.

Il tramway di Vaprio

Il tramway di Vaprio fu inaugurato il 6 giugno 1878; il capolinea milanese era situato a circa 450 metri dall'attuale piazza Oberdan; le linee utilizzavano i binari della prima linea di circonvallazione che, proprio a tale scopo e su breve tratto, furono posati doppi. Ma già nel 1882, con la costituzione della Soc. An. dei Tramway Interprovinciali divenuta in seguito Soc. An. Tramvie Interprovinciali Padane (T.I.P.), si ebbe l'assorbimento della Soc. del Tramway di Vaprio; il nuovo terminale cittadino venne sistemato in una grande stazione situata in viale Lazio; i binari uscivano, invece, dal numero civico 40 dell'attuale viale Monte Nero. Dopo il tratto urbano la linea giungeva a Crescenzago ove un raddoppio dei binari si accostava al Naviglio Martesana per piegare poi sulla strada per Cascina Gobba; attraversava Vimodrone, Cernusco, Cassina de' Pecchi, Gorgonzola, Villa Fornaci, Bettola, Vaprio. La linea era tutto in piano almeno nel tratto sino a Villa Fornaci ove le uniche difficoltà erano rappresentate dal superamento dei ponti di Cascina Gobba sul Lambro, di Gorgonzola e di Villa Fornaci.

La diramazione “Cascina Gobba-Vimercate”

Il 1 luglio del 1880 venne aperta all'esercizio la diramazione “*Cascina Gobba-Vimercate*”, lunga km. 15,330; la linea si staccava da quella per Vaprio,

imboccava la Provinciale di Imbersago, attraversava il Naviglio Martesana per dirigersi su Cologno Monzese, Brugherio, Sant'Albino, Concorezzo e attestarsi alla periferia di Vimercate. A partire dal 1882 il Cav. Ferdinando Pistorius, originario di Stoccarda e benemerito delle tramvie extraurbane lombarde, inglobò varie linee del gruppo "Vaprio-Vimercate", gestite sino ad allora dalla Soc. An. del Tramway di Vaprio. La concessione venne accordata il 17 marzo 1880.

I mestieri dei tram

I viaggi su questi tram erano spesso avventurosi; il "battipaglia", l'uomo addetto alla pulizia delle lettiere, all'asportazione dello sterco, allo spargimento della paglia, doveva all'occasione sostituire anche il conducente o il bigliettaio, insomma un "tuttofare"; anche sul "lavalegni", ovvero sull'uomo addetto alla pulizia delle carrozze dei tram a cavalli detti "legni", il Manzoni ebbe a parlarne nei Promessi Sposi (XXXVIII cap.): *"Una sura Agnese sente fermarsi un legno all'uscio"; oggi il lavalegni è diventato il "pulitore"*. Le piattaforme di testata venivano spesso usate, quando l'affluenza dei viaggiatori era superiore al previsto non solo per accedere o per scendere ma anche come spazio aggiuntivo per il viaggio così che le persone si ritrovavano immancabilmente sotto una pioggia di carbonella, fuliggine e tizzoni che dall'alto del fumaiolo cadevano sui malcapitati. I tram a vapore avevano carrozze a due assi e, in testa, delle piattaforme a terrazza. Per ovviare a tutto questo s'introdussero i "teloni" di rozza canapa robusta agganciati alle testate dei due tetti adiacenti ed utilizzati anche come riparo per la pioggia.

IL COMUNE AUTONOMO DI GORLA

Il Comune di Gorla

Con le ferrovie ordinarie correva anche la nuova unità amministrativa del Regno d'Italia nel suo intento emancipatorio verso l'unità nazionale. Anche i Comuni più piccoli interni alla città, come Gorla, risentirono di questo stato di cose con l'annessione nel 1873 della fascia dei Corpi Santi milanesi alla città. I vecchi borghi rurali (esterni alla città) portarono una dote di circa 60.000 abitanti e una superficie dieci volte maggiore rispetto a quella del centro storico. Nonostante il parere sfavorevole, nel 1862, del Consiglio Provinciale fu emanato in data 8.6.1873 un decreto del Consiglio Comunale che ampliò di fatto la fascia di pertinenza amministrativa del Comune milanese. Le nuove annessioni dei Corpi Santi Milanesi (istituiti in Comuni autonomi fra il 1781 e il 1873) si conclusero nel 1904 con l'annessione del Comune di Greco, di Turro nel 1918, degli altri undici Comuni limitrofi che ancora orbitavano fuori dall'amministrazione milanese nel 1923: Affori, Bresso, Brusuglio, Bruzzano, Cormano, Crescenzago, Dergano, Gorla, Niguarda, Precotto, Segnano.

"Gorla Primo"

Nel frattempo Gorla, istituito in Comune autonomo fra il 1781 e il 1873, assunse nel 1920 la denominazione di “*Gorla Primo*” e come tale fu definitivamente incluso nel 1923 nell’orbita dell’amministrazione milanese dopo una breve esperienza di autonomia municipale con Turro Milanese e Precotto dal 1873 al 1923. In base alla legge sull’ordinamento comunale del 1865 il Comune veniva amministrato da un Sindaco, da una Giunta e da un Consiglio. Nel 1867 la popolazione residente nel Comune era di 513 abitanti (Censimento del 1871) e di 830 (Censimento del 1881). *“Eccezion fatta dalle sue villeggiature, null'altro Gorla presentava in addietro d'interesse. Quasi tutti gli altri abitati che ora si vedono sono opere della presente generazione. Oggidì però esso ha acquistato certa qual importanza, e per l'ingrossamento della sua popolazione, e per il Tram che vi passa ad ogni mezz'ora e per l'attrattiva del suo magnifico stradone, ed anche per l'eccellente sua tintoria.”*

I Sindaci di Gorla

Sequenza dei Sindaci di Gorla dal 1891 al 1920 (anno di fusione del Comune con Precotto)

Documenti consultati: Verbali Riunioni di Giunta; Verbali Riunioni del Consiglio.

1891 **Cottini Pietro**

1893 **Cantoni Giovanni** (prima nomina)

1895 **Gatti Giovanni**

1896 **Bollini Pietro**

1898 **Cottini Pietro**

1899 **Cantoni Giuseppe** 5-01-1899 (seconda nomina)

1899 **Cazzaniga Arturo** 8-1899 (prima nomina)

1902 “ “ “ 2-09-1902 (seconda nomina)

1907 “ “ “ 19-04-1907 (dimissioni, non accettate dal Consiglio, con invito a ritirarle; poi ritirate)

1910 **Cazzaniga Arturo** 10-07-1910 (terza nomina)

1912 **Weiss Cav. Lorenzo** 3-03-1912

1914 **Bianchi Carlo** 5-07-1914

1918 “ “ “ 9-07-1918 (seconda nomina)

1920 “ “ “ 3-02-1920 delibera di fusione con Precotto

Termine del registro di Gorla: 31-10-1920.

Da un punto di vista urbanistico

Da un punto di vista urbanistico, negli anni fra il 1920 ed il 1924, non vi furono, però, grossi cambiamenti quanto piuttosto assestamenti attorno ai tradizionali punti di aggregazione che ricalcavano, in definitiva, le trame territoriali ottocentesche. Gorla risentì, piuttosto, dei nuovi problemi causati dal tracciato delle vie ferrate ordinarie che sovrappassavano con massicci viadotti ad arcate il naviglio ed i borghi di Turro, Greco e Gorla. Scomparvero, sul versante occidentale, i vecchi toponimi delle Cassine

e delle ville, retaggio del patrimonio ottocentesco; gli stabilimenti industriali presero sempre più piede disintegrando il vecchio tessuto rurale e assestandosi lungo l'asse industriale Milano-Sesto San Giovanni. La stessa toponomastica risentì dei cambiamenti radicali: via Fratelli Pozzi (già via Bezzacca), via Monte San Gabriele (già via Vittorio Emanuele), Piazza dei Piccoli Martiri di Gorla (già Piazza Risorgimento), via Bertelli (già Alzaia Gorla Superiore), via Rovigno (già via Mazzini), via Dolomiti (già via Garibaldi). Il nome delle vie richiamava alla mente uomini e tappe del periodo risorgimentale.

Nuove espansioni edilizie

Nuove costruzioni presero il sopravvento sulle “*Cassine*”, nuove ville, non più quelle ottocentesche caratterizzate da impianti a giardino e parco; sorsero nuovi presidi religiosi, scuole, spazi inediti per il tempo libero e lo sport. In viale Monza il servizio tramviario a trazione elettrica svolgeva, intanto, un ruolo decisivo nel collegamento fra il borgo di Gorla e la città. Intanto il borgo si espandeva sempre più verso nord all'incontro con i borghi di Precotto e Turro; la lettura delle carte dell'Ufficio Tecnico Comunale (1903) alla scala 1:5000 ci mostra chiaramente questa tendenza. Nel 1910 Crescenzago gravitava ancora nella fascia dei Corpi Santi Milanesi. Dalla stessa carta si ha una visione d'insieme del Borgo di Gorla attestato, nel 1915, sulle strade che s'aprivano all'incontro con i borghi limitrofi. Tutt'altra storia era quella che volgeva verso viale Monza e che risentiva, più di ogni altra, dei collegamenti tramviari con la città: Piazzale Loreto, Porta Venezia in particolare.

La vecchia anima rurale di Gorla

Ciò nonostante resistevano ancora le vecchie “*rive arborate*” mete di svaghi e gite fuori porta e le case con giardini e orto che assicuravano a Gorla quel volto rurale che le era proprio; fra queste la Cascina di Erba Marchese (via Finzi), l'abitazione di Felber Dr. Carlo (Piazza Comunale), l'abitazione di Morosini (via Tofane); la Villa di Prospero Finzi (via Finzi), la Casa Gropallo-Pertusati (via Tofane), la casa di villeggiatura Mendel Lonati e altri livellari (alzaia Ponte Vecchio), la Cascina di De Felici ex Birago e Olevano (via Ponte Vecchio) con ruotone idraulico e filatoio, la Cascina Ramazzotti ex Felber e Brusati con filatoio e orto (Piazza Comunale), la Casa di Arrigoni Pietro Livellario (sul terreno dell'Orfanotrofio della Stella), la Casa di Praga Giuseppe (conceria per pelli). Di queste abitazioni rurali non è rimasto nulla se non la striscia di ville e casini lungo via Finzi e Via Bertelli.

Le pubbliche Scuole per fanciulli e fanciulle

Anche se l'istruzione a Gorla fu da sempre appannaggio delle istituzioni religiose e delle iniziative filantropiche di privati cittadini come quelle della Sig. Eufemia Zanoni Ved. Cottini non va dimenticato il nuovo corso scolastico impresso dal Sindaco di Gorla I. Nel discorso pronunciato in occasione della fondazione delle Pubbliche Scuole per fanciulli e fanciulle e dell'Asilo infantile del Cavaliere Prospero Finzi,

consigliere comunale di Gorla, si auspicava che *“in Gorla sotto gli occhi nostri questi fanciulli e fanciulle, senza soffrir gran disagi avranno il mezzo di acquistare utili cognizioni”* poiché *“Dovere dunque di tutti noi è quello di favorire lo sviluppo dell’intelletto per far nascere e germogliare l’amore allo studio, onde improntare sulla mente dei vostri pargoletti questa massima, che studiare è sapere e sapere vuol dir conoscere e colla conoscenza delle cose si giungerà a migliorare la nostra sorte qualunque essa sia”*. La retorica del momento si spingeva fino ad esaltare il conseguimento di questo *“sommo beneficio pensando che i vostri figli non saranno più costretti, come per il passato, a trasferirsi per apprendere lontani dal paese ad onta delle dirotte piogge, nevi e freddo talvolta eccessivo”*. I toni erano certamente alti, ma erano giustificati dall’importanza della strada intrapresa *“Dacchè ho l’onore di reggere qual sindaco gl’interessi di questo paese e saranno più di 10 anni dedicando alla sua prosperità tutte le mie forze, con cuore da questi Sig. Assessori e Consiglieri mai come in questo giorno ho provata sì profonda commozione nel vedervi qui riuniti per inaugurare la più utile delle Istituzioni, le Pubbliche scuole di Gorla I”*. Gorla si avviava ad avere, oltre l’Asilo infantile *“fondato e sorretto dall’animo nobile e generoso del Cav. Sig. Prospero Finzi”* anche una Scuola Pubblica mista *“tanto, per i maschi che pur le femmine”*. Perciò *“che nessun padre e madre per ciò non trascuri l’istruzione dei loro più cari, ripetendo che dall’istruzione solo deriva il benessere morale e materiale delle famiglie; ed il progresso avvenire della cara nostra Italia”*. (Da un Documento dall’Archivio di Turro, 6 novembre 1871. Lettera, del Comune di Gorla Primo, Mandamento IX di Milano, del Sindaco di Gorla e indirizzata agli *“Onorevoli Colleghi e Consiglieri Comunalì”*). In seguito furono costruite nuove aule scolastiche, una scuola serale e una festiva (1911), un asilo infantile, una biblioteca, un’aula per l’università popolare (1915), una cattedra ambulante di agricoltura istituita per la prima volta nel 1920, una scuola serale di disegno nel 1921. Gorla non era più il vecchio borgo dimenticato che affidava la sua cultura solo al lavoro nei campi e ai mestieri, ma un quartiere urbano desideroso di affrancarsi dall’analfabetismo e dall’ignoranza

L’Istituto dei Rachitici

E di progresso s’incominciava a parlare insistentemente sospinti anche dall’euforia seguita all’Esposizione internazionale di Milano del 1906 *“per festeggiare il traforo del Sempione”*. In quell’occasione sorsero numerosi Comitati di cittadini che vararono programmi di assistenza alimentare per i più indigenti per dare un esempio notevole di *“concordia e di forza cittadina”*. In tal senso si adoperarono anni prima alcune figure di spicco della nobiltà milanese come il Nobile Visconti D’Aragona che lasciò nel 1850 un lascito di lire 6.000 a favore di un ospedale ortopedico per la cura dei bambini rachitici. Nel 1874 l’iniziativa fu ripresa dal Dottore Gaetano Pini che insieme agli amici Pietro Panzeri, Frizzi, Gaetano Negri, Tullio Massarani e altri fondò a Bormio l’Associazione Scuole per rachitici di via S. Calimero 31 (da Il Naviglio: Strenna Del Pio Istituto Rachitici, 1886 Milano) con sede a Milano. (da *“Ottant’anni di bene”*, breve storia del Pio Istituto Rachitici ora Istituto Ortopedico

Gaetano Pini, 1874-1954, edito nel 1954 a cura di Giacomo Bascapé). *“Con uomini di questa tempra nei quali lo alto senso del dovere fu completato da notevoli doti di capacità, di generosità, di saggezza, le istituzioni della nuova Italia non potevano avere che sviluppi floridi e rigogliosi”*. Il 25.09.1877 scomparve prematuramente Gaetano Pini; gli successe Panzeri chiamato dal nuovo presidente Gaetano Negri; ottenne la cattedra di ortopedia a Pavia avendo diretto anche l'ospedale Rizzoli a Bologna; morì a 49 anni, il 15.04.1901 per il troppo lavoro.

Nuovi padiglioni

Nel periodo tra il 1901 e il 1913 l'Istituto si allargò e si potenziò da un punto di vista scientifico grazie anche all'apporto di benefattori che seguirono lo sviluppo finanziando nuovi padiglioni. Nel 1908 la Scuola di Lavoro poteva contare su 5 allievi interni e alcuni esterni arrivando nel 1912 e nel 1922 ad avere una media di 120 con la *“Scuola Sofia Carmine Speroni.”* Poi, sotto la presidenza Giachi, iniziò nel 1913 la realizzazione del Rifugio di Viale Monza voluto fortemente dalla Contessa Fanny Finzi Ottolenghi. La prima intenzione fu quella di destinarlo agli storpi e mutilati per malattia o lavoro, poi agli invalidi di guerra del 1915-18 e poi ancora ai fanciulli inabili.

“O.P. Finzi Ottolenghi”

Il Prof. Galeazzi convinse Fanny Finzi a convertire l'Opera pia in un Istituto collegato alla scuola di lavoro per gli inabili che dopo i 16 anni non potevano più frequentare la scuola di lavoro e non potevano essere inseriti per mancanza di utensili e attrezzature adatte nel mondo del lavoro. La Contessa donò una parte del parco e una casa-giardino ai bambini del quartiere. Gli ultimi proprietari della villa, nel maggio 1919, alla morte di donna Finzi, offrirono alla Biblioteca Braidense 1335 volumi e 228 opuscoli editi tra il 1820 e il 1895. Nacque così il *“Rifugio”* che all'epoca fu l'istituto italiano più importante di avviamento al lavoro di ragazzi portatori di handicap. Su iniziativa del Prof. Riccardo Galeazzi il rifugio di viale Monza venne utilizzato anche durante la prima guerra mondiale per dare ricovero e assistenza ai feriti e ai mutilati di guerra. L'edificio, iniziato nel 1914, fu completato alla vigilia dell'entrata in guerra dell'Italia e fu ben presto utilizzato per la rieducazione dei mutilati di guerra; come tale funzionò fino al 1921 quando, ampliato e rinnovato nei macchinari, svolse la funzione di scuola del lavoro per storpi e mutilati fino alla seconda guerra mondiale (1940-45). La sede di Viale Monza fu occupata prima dai tedeschi e poi, a fine guerra, da un reparto inglese. Successivamente fu riconvertito in ospedale per bambini poliomielitici, rinnovato con nuove divisioni chirurgiche per un totale di 150 posti letto. La malattia del rachitismo stava scomparendo ma all'orizzonte si profilava minacciosa la poliomelite. L'ospedale si specializzò in seguito in sistemi di terapia e recupero acquisendo fama e riconoscimenti nazionali.

Le Società di Mutuo Soccorso

In occasione dell'unione del Comune di Gorla con Turro nel 1873 furono avviate numerose iniziative a favore delle cooperative sociali. Fra queste nel 1885 la Fondazione della *"Società di Mutuo Soccorso Ars et Labor"* (1898) di viale Monza 156 cui veniva demandato di avvicinare al proprio interno contadini e operai spinti dal comune bisogno di un posto di lavoro e di una casa. Con le Società di mutuo soccorso sorsero inevitabili le diatribe tra la chiesa e gli operai della Società di mutuo soccorso. A seguito di queste diatribe *"Sul terminare del 1885 alcuni giovani operaj delle Rottole davano mano a fondar fra di loro una Società di Mutuo Soccorso in senso liberale"* e, nell'intento dapprima di *"imprimere il carattere cattolico a quella Società... e di non lasciar cascar nelle reti molti di questi giovani, e di animarli anzi ad un po' di bene, risolvemmo di istituire una noi, la quale naturalmente non poteva ne doveva essere che strettamente cattolica,"* pregarono il Sig. Francesco Cavezzali Sindaco di Turro di voler accettare la Presidenza. Si misero poi in corrispondenza col Presidente della Società Cattolica di M.S. di Milano per avere istruzioni e visto che potevano avere diversi vantaggi tenendo questa filiale unita a quella, così operarono. *"Si invitarono allora varj giovani ad alcune sedute, si lesse e si spiegò loro lo statuto, si esposero i doveri, i diritti, le spese, i vantaggi materiali e spirituali: e visto che un discreto numero di essi si dichiarava disposto ad entrare s'invitarono alla 1a Adunanza solenne d'inaugurazione che fu nella domenica Epiphania, 10 gennaio 1886."* L'iniziativa però presto fallì (da una nota postuma del Chronicon di Turro, Vol I 1882-1944, scrivente Don Davide Sesia.) perché *"Disgraziatamente è successo di questa Società quello che succede quasi di tutte le opere buone di questa povera parrocchia. Gran entusiasmo in principio, poi raffreddamento e mancanze alle sedute e mancanza di pagamenti: di modo che passano pochi anni e di questa non rimasero che 5 o 6 socj perché quasi tutti scaduti per non voler pagare la quota annuale"*. La società, non sorretta più da motivazioni cattoliche, fu sciolta nel 1898 ed i guadagni ripartiti fra i soci.

La Fondazione "Crespi Morbio"

Fu poi il momento della *"Fondazione Crespi Morbio"* di via S. Erlembardo 2 istituita in soccorso alle famiglie numerose. Il complesso, chiaramente distinguibile per la mole dei suoi edifici realizzati su disegno di Franco Bruni ed Emilio Lancia nel 1939, era caratterizzato da un grande rilievo laterale che ritraeva una madre con due bambini; dava alloggio a famiglie con almeno quattro figli per soli dieci anni. Gli alloggi potevano contare su ampi spazi collettivi che includevano anche delle cantine che furono poi usate come rifugi antiaerei durante i bombardamenti della seconda guerra mondiale.

Il "Circolo Martesana"

Fra tutte le iniziative sociali che ebbero vita a Gorla vanno menzionate sicuramente: il Circolo Martesana, la Canottieri Gorla-Martesana, il Circolo ricreativo di unità familiare (il futuro *"Teatro Zelig"*) di viale Monza 140. Il Circolo Martesana nacque

nella primavera del 1967 su iniziativa di alcuni amici accomunati dalla comune passione per il gioco delle bocce. Identificata una possibile area come spazio d'aggregazione e svago sulla riva sinistra del naviglio Martesana a ridosso di alcuni vecchi magazzini abbandonati di via Tofane 19, i soci del Circolo iniziarono un intenso lavoro di sistemazione che porterà all'impianto di un campo di bocce e di un piccolo salone in muratura da utilizzarsi nei mesi invernali; la frequenza dei Soci restava, comunque, essenzialmente estiva per l'impossibilità di usufruire nel periodo invernale del campo di bocce e del giardino. Ciò nonostante il Circolo cominciava ad essere un'importante realtà socio-ricreativa all'interno del quartiere. Nel 1968 il tesseramento raggiunse quasi le 300 unità. Alla fine degli anni 70 tutta l'area compresa fra le vie Tofane, Rovigno e Jaurès, ivi compresa quella dove sorgeva il Circolo, venne acquisita dalla Messulam S.p.A. Subito s'instaurò fra la dirigenza del Circolo e la proprietà un fattivo rapporto di collaborazione finalizzato a due obiettivi importanti: da una parte fornire ai Soci un ambiente accogliente, dall'altra valorizzare l'area.

Il Bocciodromo

Iniziò così un periodo di grandi ristrutturazioni che vide impegnati in prima persona i soci del Circolo. Vennero acquistati dei locali confinanti nello stabile di via Tofane 19 dove furono sistemati alcuni servizi quali il bar e la cantina. Iniziarono altresì i lavori di costruzione della sala ricreativa e la sistemazione del giardino attorno al campo bocce con la costruzione di un grande gazebo per i mesi estivi. Terminata questa fase venne affrontato il problema del campo bocce e ancora una volta i soci risposero prontamente all'appello mettendo a disposizione del Circolo i fondi necessari per la costruzione di quello che poteva essere definito uno dei migliori bocciodromi della città. Ultimata la copertura vennero realizzati i tamponamenti laterali in modo da consentirne la rimozione nei mesi estivi e mantenere così la continuità fra il gioco delle bocce e il giardino. In seguito la dimensione sociale raggiunta dal Circolo e in particolare la necessità di contenere i costi di gestione imposero alcune modifiche societarie che portarono il Circolo ad affiliarsi all'ENDAS, Ente per la promozione del tempo libero e, successivamente, all'ARCI, ente al quale è tuttora affiliato. Per poter usufruire delle facilitazioni di legge la frequenza al Circolo venne riservata ai soli soci ed ai loro famigliari conviventi ai quali venne fornita una tessera magnetica che ne consentiva l'ingresso.

La “Bocciofila Martesana”

Nel quartiere il Circolo Martesana fu ben presto conosciuto come la "*Bocciofila Martesana*" dal momento che l'attività bocciofila era certamente quella predominante; ciò nonostante non va dimenticata la sua attività sociale che divenne una realtà concretamente inserita nel tessuto sociale e ricreativo del quartiere. In campo sportivo la bocciofila si caratterizzò da subito per la pratica del gioco "*alla milanese*" o "*traversale*" che si praticava su una superficie corrispondente a 4

comuni corsie affiancate di gioco *"all'italiana"* in cui le tavole intermedie di delimitazione erano sostituite da cunette in rilievo ricavate nel terreno (dette *"cordoni"*) che si allungavano da una testata all'altra del campo di gioco. Il gioco *"alla milanese"* fino a qualche anno fa era largamente in uso in tutta la provincia milanese fino al Comasco e al Varesotto, ma negli ultimi anni si assistette a un ridimensionamento dei campi per ragioni economiche in quanto i proprietari e/o gestori dei bocciodromi intendevano privilegiare il campo *"alla milanese"* che, di fatto, permetteva di ricavare più corsie *"all'italiana"*. In seguito, però, il Circolo Martesana, così come altre Bocciofile cittadine, fece una scelta diversa privilegiando le radici di questo antico sistema di gioco profondamente inserite nella tradizione locale cittadina e gli atleti della *"Bocciofila Martesana"* non tardarono ad affermarsi nel panorama agonistico al livello più alto. Qualche anno fa la Federazione omologò la costruzione di campi gioco con fondo sintetico che limitava praticamente la manutenzione ed era inalterabile nel tempo; la Bocciofila Martesana rispose all'appello dotandosi, fra i primi impianti cittadini, di questo tipo di gioco. All'interno del circolo era operativo anche un servizio di cucina che serviva tutte le sere decine di pasti ai propri soci che, per necessità, o per il piacere di passare una serata in compagnia di amici, decidevano di cenare al Circolo. Nelle serate estive il Circolo si trasformava in ritrovo per le famiglie che cercavano refrigerio nel giardino e per gli appassionati del *"liscio"*.

La "Società Canottieri Martesana"

La *"Canottieri Martesana"* completava il quadro delle presenze sociali dello scorso secolo nella Piazza dei Piccoli Martiri. L'edificio, adiacente al ponte vecchio, aveva la sede nella vecchia Piazza Redipuglia 4 (Piazza dei Piccoli Martiri di Gorla); la parte superiore in legno era meglio conosciuta come la *"bicocca"*. Le barche venivano poste nella bicocca su appositi sostegni fissati al muro. Erano barche di un certo pregio dotate anche di sedili scorrevoli. Alcune erano appositamente attrezzate per partecipare a competizioni importanti. I soci del club, la domenica mattina, le portavano in piazza e le lucidavano a lungo con cere e con buon olio di gomito. C'erano pure delle bellissime barche monoposto che venivano portate in acqua da una sola persona. Non mancavano i sandolini, piccole imbarcazioni monoposto a pagaia, che si rovesciavano facilmente in acqua per l'imperizia dei canoisti.

Il Dopolavoro della Magneti Marelli

Più tardi la Canottieri di Gorla chiuse; la rilevò il Dopolavoro della Magneti Marelli che inglobò oltre alla bicocca anche una parte del piano terra della Villa Angelica. Di Manfredini (classe 1914) l'olimpionico inglese Beresford disse che era un piccolo grande campione. Manfredini iniziò a vogare proprio qui a Gorla Primo con un'imbarcazione a sedile fisso, ma il suo allenatore, l'ingegnere Guido Siliprandi (in seguito anche commissario tecnico F.I.C.), fece rinnovare il parco imbarcazioni con l'acquisto di alcune imbarcazioni fuoriscaldo per aumentare la competitività dei suoi

equipaggi a livello internazionale. Dopo la chiusura della “Canottieri Martesana”, Manfredini e Lazzati con altri soci della Canottieri Martesana si trasferirono alla Canottieri Olona di Milano, in zona Naviglio Grande (Ripa Ticinese).

Le vittorie ai Campionati del mondo

Qui vinsero i campionati del mondo nel 1935 con il 4 senza (Mario Lazzati, Ermenegildo Manfredini, Lucio Zuccaro, Augusto Ripamonti) e arrivarono terzi agli Europei di Berlino. Quando Zuccaro e Ripamonti si sposarono Lazzati e Manfredini passarono ai due senza. Nel 1937 la coppia Manfredini Ermenegildo e Mario Lazzati vinse il campionato europeo di Amsterdam con il “due senza”. Sempre in coppia vinsero i campionati Italiani nel 1937 e nel 1938. Richiamati alle armi non interruppero la loro attività sportiva istruendo i giovani al canottaggio. Se non ci fosse stata la guerra avrebbero sicuramente ottenuto successi anche come istruttori. Lazzati morì in un incidente motociclistico dopo una lunga agonia mentre il Manfredini continuò un po’ come istruttore e un po’ come atleta per qualche anno dopo la guerra prima di abbandonare definitivamente l’attività sportiva.

In canoa

Ma a Gorla si continuò ad andare in canoa sul naviglio. Nei giorni di festa una grande barca per le gite domenicali portava la gente a Cernusco sul Naviglio dove ad attendere i gitanti (una trentina circa) e i vogatori (una dozzina circa) erano ampi spazi per canti e danze accompagnate da abbondanti libagioni; si tornava poi verso sera. Ma si faceva festa anche in quel di Gorla sulla darsena dove ci si poteva imbarcare per una pagaiata o indugiare sul pontile a guardare gli equipaggi in allenamento. “Quando i canottieri si allenavano sul Martesana per prepararsi alle competizioni, noi ragazzi li seguivamo in bicicletta fino a Crescenzago ed oltre. La barca sobbalzava quando otto remi erano in azione ed il timoniere scandiva il ritmo del tempo. Li seguiva in bicicletta pure l’allenatore Sig. Augusto Ripamonti, campione dei quattro senza”.

Informazioni, rielaborazioni, testi...tratti da:

- *Supplemento a “Gorla Dentro”, Ottobre 1971, Periodico indipendente a cura del Gruppo d’opinione di Gorla.*
- *Francesco Ogliari, Franco Sapi, Dall’Omnibus alla Metropolitana, Milano, 1966. “Prospetto delle tramvie nel Comune di Milano e Trenovie costrutte, in costruzione e progettate nella Provincia di Milano e finitime a tutto marzo 1881”.*
- *Nuova Mappa del Comune di Gorla e Precotto (1900) dell’Ufficio Tecnico*

Comunale, alla scala 1:2000, con i particolari dei borghi di Greco, Gorla, Turro.

- Archivio di Turro, 6 novembre 1871. Lettera, del Comune di Gorla Primo, Mandamento IX di Milano, del Sindaco di Gorla e indirizzata agli "Onorevoli Colleghi e Consiglieri Comunali".

- Il Naviglio: Strenna Del Pio Istituto Rachitici, 1886 Milano.

"Ottant'anni di bene", Breve storia del Pio Istituto Rachitici ora Istituto Ortopedico Gaetano Pini, 1874 -1954, edito nel 1954 a cura di Giacomo Bascapè.

- Gaetano Pini 1874- 1954. A cura di Giacomo Bascapè, tavole di G. Grossi, Tipografia Alfieri e Lacroix, Milano, 1954.

-Chronicon di Turro, Vol I 1882-1944, scrivente Don Davide Sesia.

- Testimonianze di Vigotti Ambrogio.

