

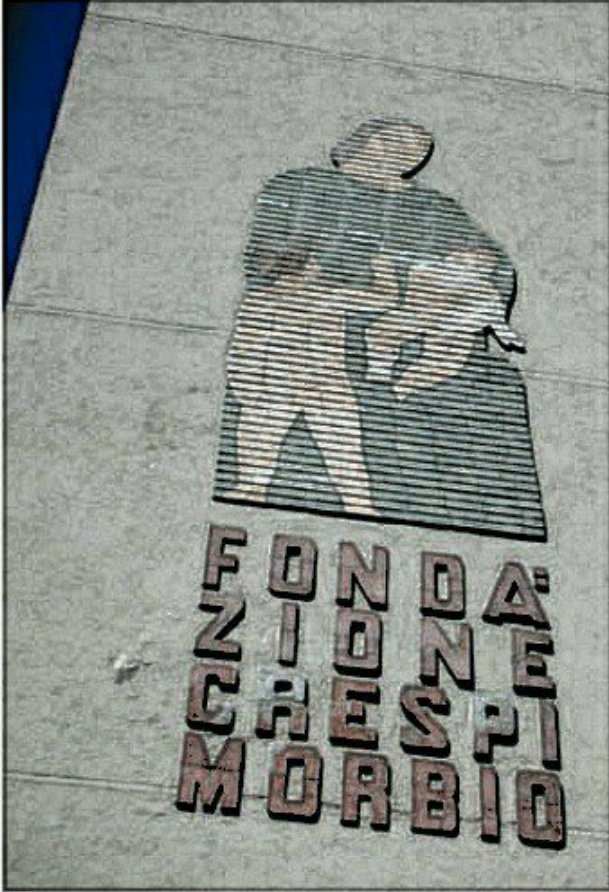



Numero	0701001
L'IMMINENZA DELLA CITTÀ L'IMMINENZA DELLA CITTÀ Il "Cantun Frecc". Ponte di Viale Monza	
Immagine	Fotografia digitale b/n.
Autore	Archivio di Gorla Domani
Datazione	1951 c.a.
Luogo/Oggetto	Località "Cantun Frecc"
Descrizione	Località "Cantun Frecc"; sullo sfondo il Ponte di Viale Monza. Sulla destra, Via Tofane
Note	Nella foto si distingue chiaramente l'edificio di via Prospero Finzi con la sua Cassina con corte interna. Via Tofane è servita solo in parte dalla balaustra in granito che accompagna la riva in sponda sinistra del naviglio, in prossimità del Ponte di Viale Monza.

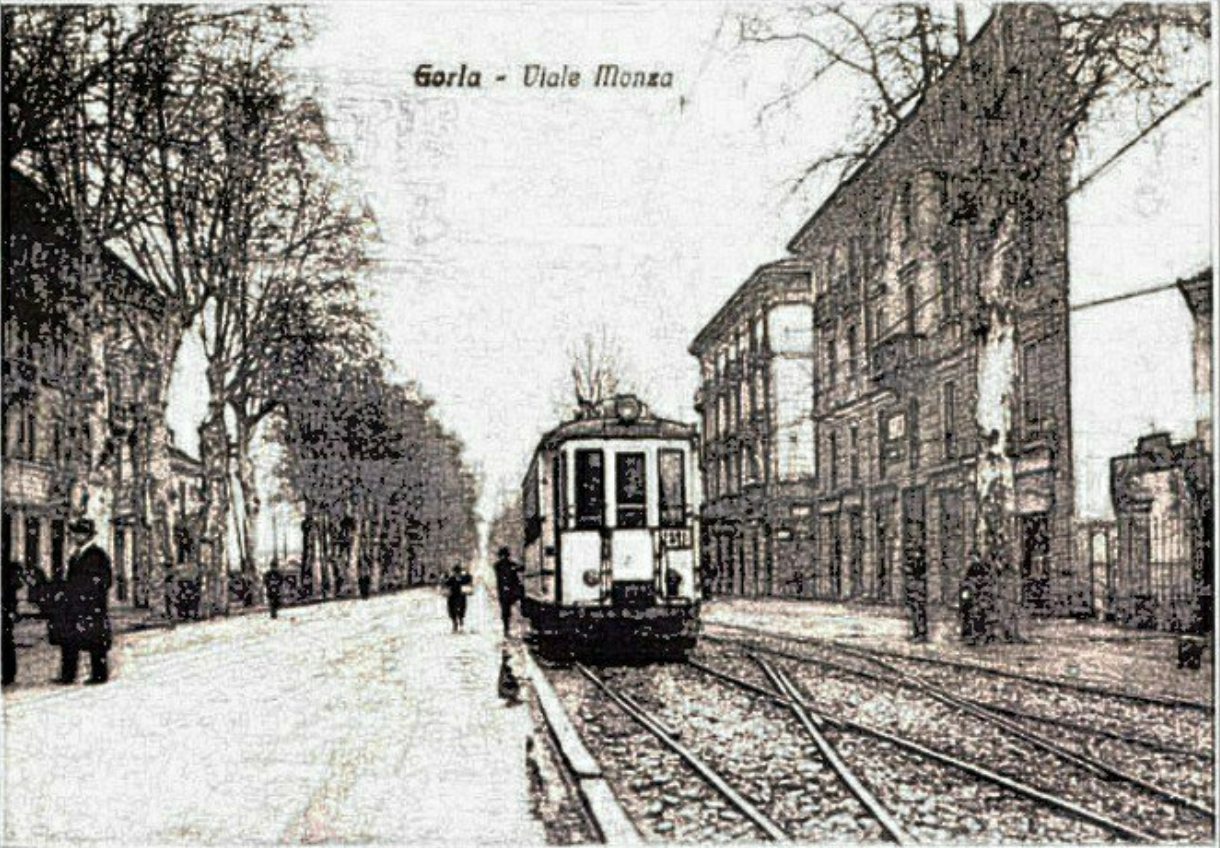
Numero	0701002
L'IMMINENZA DELLA CITTÀ L'IMMINENZA DELLA CITTÀ Bastioni di Porta Venezia. Tram elettrico per Monza	
Immagine	Fotografia digitale b/n.
Autore	Civiche Raccolte d'Arte Bertarelli. Castello Sforzesco. Milano
Datazione	1900 c.a.
Luogo/Oggetto	Bastioni di Porta Venezia. Tram elettrico per Monza
Descrizione	Bastioni di Porta Venezia. Il tram elettrico in partenza per Monza.
Note	<p>Il 2 novembre 1893 l'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.</p>


Numero	0701003
L'IMMINENZA DELLA CITTÀ L'IMMINENZA DELLA CITTÀ Case della Fondazione "Crespi Morbio"	
Immagine	Fotografia digitale a colori
Autore	Archivio di Gorla Domani
Datazione	2009
Luogo/Oggetto	Case della Fondazione "Crespi Morbio"
Descrizione	Case della Fondazione "Crespi Morbio". Viale Monza
Note	<p>La "Fondazione Crespi Morbio" di via S. Elembaro 2 fu 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.</p>


Numero	0701004
L'IMMINENZA DELLA CITTÀ L'IMMINENZA DELLA CITTÀ Viale Monza, angolo Fratelli Pozzi	
Immagine	Fotografia digitale b/n.
Autore	Archivio di Gorla Domani. Fondo Bont
Datazione	1908 c.a.
Luogo/Oggetto	Viale Monza
Descrizione	Nella foto, Viale Monza. Una vettura tramviaria sosta davanti al Caffè Sport (bottiglieria).
Note	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". (Sac. Don Davide Sesia, Memorie stese dal Parroco locale. Milano 1886)

Numero	0701005
L'IMMINENZA DELLA CITTÀ L'IMMINENZA DELLA CITTÀ Fondazione "Crespi Morbio"	
Immagine	Fotografia digitale a colori
Autore	Archivio di Gorla Domani
Datazione	2009
Luogo/Oggetto	Fondazione "Crespi Morbio". Particolare
Descrizione	Nella foto una madre accudisce i suoi bambini.
Note	Il complesso, recintato e con unico accesso, composto inizialmente di 8 caseggiati di 4 piani, ai quali se ne aggiunsero altri "riservati agli impiegati", per complessive 184 abitazioni di 3/4/5 locali ampi e luminosi con servizi igienici e cucina piastrellati, caloriferi, terrazza, armadi e ripostigli a muro... inoltre cantine, cortili e ampi saloni per asilo, vita associativa e... rifugi antiaerei.


Numero	0701006
L'IMMINENZA DELLA CITTÀ L'IMMINENZA DELLA CITTÀ Gorla. Viale Monza. Fermata del tram	 <p style="text-align: center;"><i>Gorla - Viale Monza - Fermata tram</i></p>
Immagine	Fotografia digitale b/n.
Autore	Archivio di Gorla Domani
Datazione	1940 c.a.
Luogo/Oggetto	Gorla. Viale Monza
Descrizione	La fermata del tram Milano-Gorla. Viale Monza.
Note	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. 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.

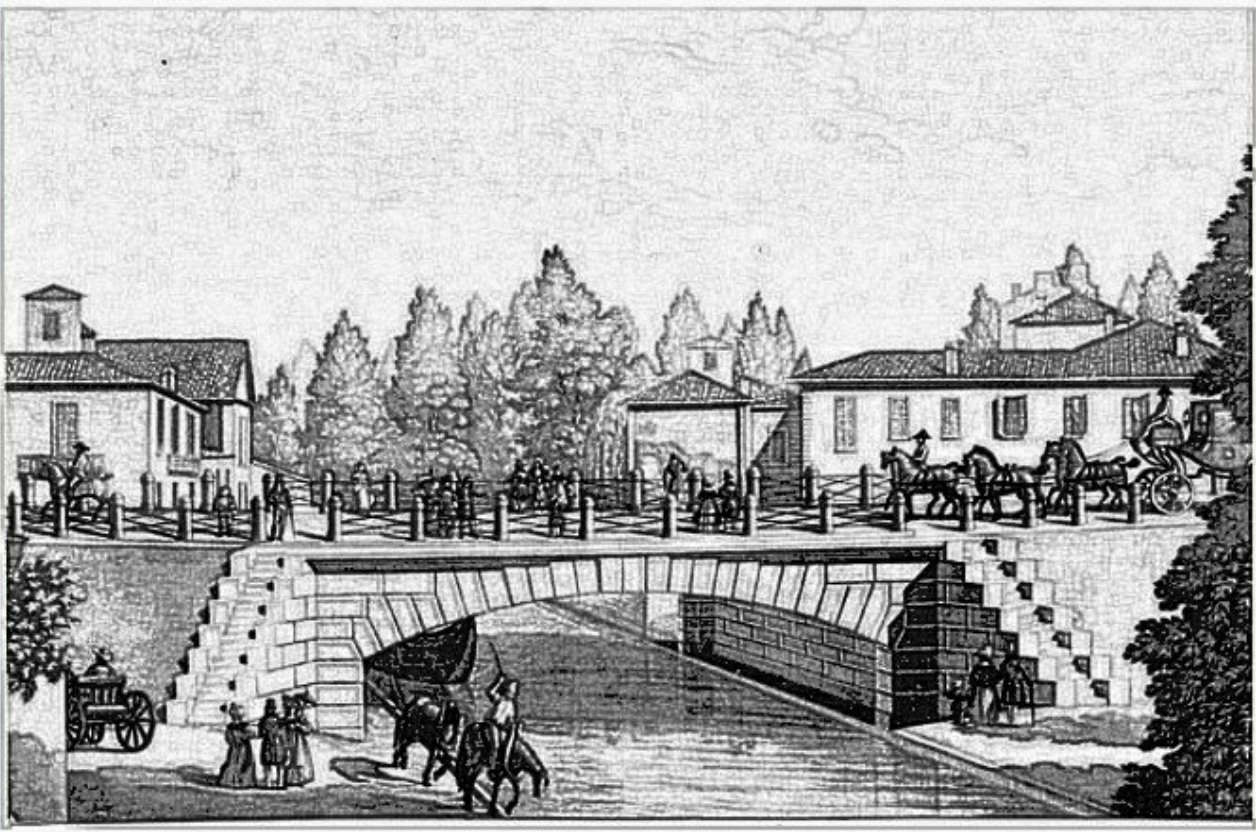
Numero	0701007
L'IMMINENZA DELLA CITTÀ L'IMMINENZA DELLA CITTÀ Gorla. Viale Monza. Tram elettrico per Monza	
Immagine	Fotografia digitale b/n.
Autore	Archivio di Gorla Domani
Datazione	1930 c.a.
Luogo/Oggetto	Gorla. Viale Monza. Tram elettrico per Monza
Descrizione	Gorla. Viale Monza. Tram elettrico per Monza. Nella foto il tram percorre il corso principale del viale. Ai lati le file di platani.
Note	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.

Numero	0701008
L'IMMINENZA DELLA CITTÀ L'IMMINENZA DELLA CITTÀ Il Tram "Milano-Gorla-Sesto-Monza-R.Parco". Stampa	
Immagine	Fotografia digitale b/n.
Autore	Civiche Raccolte d'Arte Bertarelli. Castello Sforzesco. Milano
Datazione	1900 c.a.
Luogo/Oggetto	Il Tram "Milano-Gorla-Sesto-Monza-R. Parco". Stampa
Descrizione	Nella foto le allegre brigate dei gitaioli gremiscono la vettura tramviaria.
Note	Vi erano anche vetture "giardiniere", vetture completamente aperte utilizzate durante il periodo estivo. Quelle doppie vennero trasformate in motrici tra il 1913 e il 1919. 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.

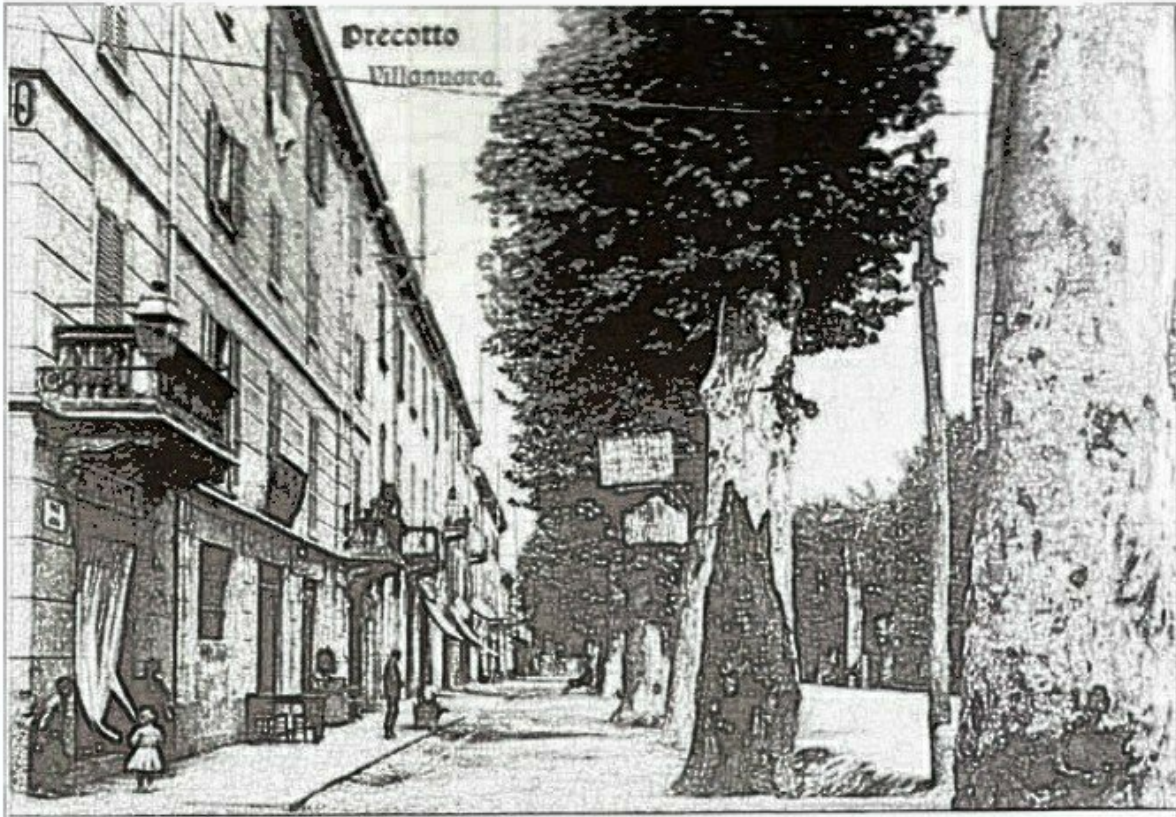
Numero	0701009
L'IMMINENZA DELLA CITTÀ L'IMMINENZA DELLA CITTÀ Milano. Stazione del tram elettrico "Milano-Monza"	
Immagine	Fotografia digitale b/n.
Autore	Civiche Raccolte d'Arte Bertarelli. Castello Sforzesco. Milano
Datazione	1900 c.a.
Luogo/Oggetto	Milano. Stazione del tram elettrico "Milano-Monza"
Descrizione	Milano. Stazione del tram elettrico "Milano-Monza".
Note	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.


Numero	0701010
L'IMMINENZA DELLA CITTÀ L'IMMINENZA DELLA CITTÀ O.P. Fanny Finzi Ottolenghi. Ingresso	
Immagine	Fotografia digitale b/n.
Autore	Civiche Raccolte d'Arte Bertarelli. Castello Sforzesco. Milano
Datazione	1950 c.a.
Luogo/Oggetto	Opera Pia Fanny Finzi Ottolenghi.
Descrizione	Opera Pia Fanny Finzi Ottolenghi. Ingresso di Viale Monza.
Note	<p>Il "Rifugio" 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 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). Successivamente fu riconvertito in ospedale per bambini poliomielitici, rinnovato con nuove divisioni chirurgiche per un totale di 150 posti letto. L'ospedale si specializzò in seguito in sistemi di terapia e recupero acquisendo fama e riconoscimenti nazionali.</p>


Numero	0701012
L'IMMINENZA DELLA CITTÀ L'IMMINENZA DELLA CITTÀ Ponte di Viale Monza	
Immagine	Fotografia digitale a colori
Autore	Archivio di Gorla Domani
Datazione	2009
Luogo/Oggetto	Ponte di Viale Monza
Descrizione	Nella foto si vede lo stravolgimento operato sul ponte. Sono scomparsi i bugnati. Il ponte è stato totalmente cementificato.
Note	La scena, che caratterizzava le vedute ottocentesche dell'area, è cambiata radicalmente e irreversibilmente. L'unico elemento "umanizzante" è il tracciato del percorso ciclabile che accompagna l'alzaia in tutta la sua lunghezza. Il percorso è stato realizzato nel corso delle manifestazioni che hanno accompagnato la festa sul Martesana nel 1984.

Numero	0701012
L'IMMINENZA DELLA CITTÀ L'IMMINENZA DELLA CITTÀ Ponte obliquo di Viale Monza. Stampa	
Immagine	Fotografia digitale b/n.
Autore	Civiche Raccolte d'Arte Bertarelli. Castello Sforzesco. Milano
Datazione	1840 c.a.
Luogo/Oggetto	Ponte obliquo di Viale Monza. Stampa
Descrizione	Ponte obliquo di Viale Monza. Stampa. Nella foto di distinguono i bugnati del ponte.
Note	Il Ponte obliquo di viale Monza, realizzato nel 1838, aveva dei bugnati applicati a rinforzo e decoro delle sue spalle. “Si cominciarono i lavori di essa e del ponte nel febbraio 1838, e al fin di maggio era chiusa la volta del ponte, al fin di agosto compite anche le opere accessorie”. “L'ingegner Carlo Caimi die' prova d'abilita' facendo i lavori al ponte senza levar l'acqua al canale. Esso ponte ha di lunghezza sull'asse del naviglio metri 31 ; di larghezza fra spalla e spalla metri 14.” (Cesare Cantù. 1857).

Numero	0701014
<p>L'IMMINENZA DELLA CITTÀ</p> <p>L'IMMINENZA DELLA CITTÀ</p> <p>Porta Venezia. Tram a cavalli per Monza</p>	
Immagine	Fotografia digitale b/n.
Autore	Civiche Raccolte d'Arte Bertarelli. Castello Sforzesco. Milano
Datazione	1876 c.a.
Luogo/Oggetto	Porta Venezia. Tram a cavalli per Monza
Descrizione	Porta Venezia. Tram a cavalli per Monza.
Note	<p>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." (F. Ogliari, Franco Sapi, Dall'Omnibus alla Metropolitana, Milano, 1966).</p>


Numero	0701014
L'IMMINENZA DELLA CITTÀ L'IMMINENZA DELLA CITTÀ Precotto.Villanuova. Viale Monza	
Immagine	Fotografia digitale b/n.
Autore	Archivio di Gorla Domani
Datazione	1900 c.a.
Luogo/Oggetto	Precotto.Villanuova. Viale Monza
Descrizione	Precotto.Villanuova. Viale Monza
Note	<p>La vita era sicuramente diversa, più a misura d'uomo. Non c'era traffico ma vivevano anche a quel tempo restrizioni e confini invalicabili. "Pur non essendoci il traffico di adesso, da bambini ci era proibito attraversare viale Monza da soli e quando uscivo da scuola mi portavo di fronte a casa poi, seduta sulla cartella (di fibra), aspettavo che la portinaia, la signora Teresa, venisse a prendermi. Capitava a volte che non si rendesse conto del tempo che passava e allora cominciamo a chiamarla a gran voce per attirare la sua attenzione". (Testimonianza di Comparin Gina)</p>


Numero	0701016
L'IMMINENZA DELLA CITTÀ L'IMMINENZA DELLA CITTÀ Rifugio Fanny Finzi Ottolenghi	
Immagine	Fotografia digitale b/n.
Autore	Civiche Raccolte d'Arte Bertarelli. Castello Sforzesco. Milano
Datazione	1940 c.a.
Luogo/Oggetto	Rifugio Fanny Finzi Ottolenghi
Descrizione	Rifugio Fanny Finzi Ottolenghi. Viale Monza.
Note	<p>La realizzazione del Rifugio di Viale Monza fu voluta 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. 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.</p>

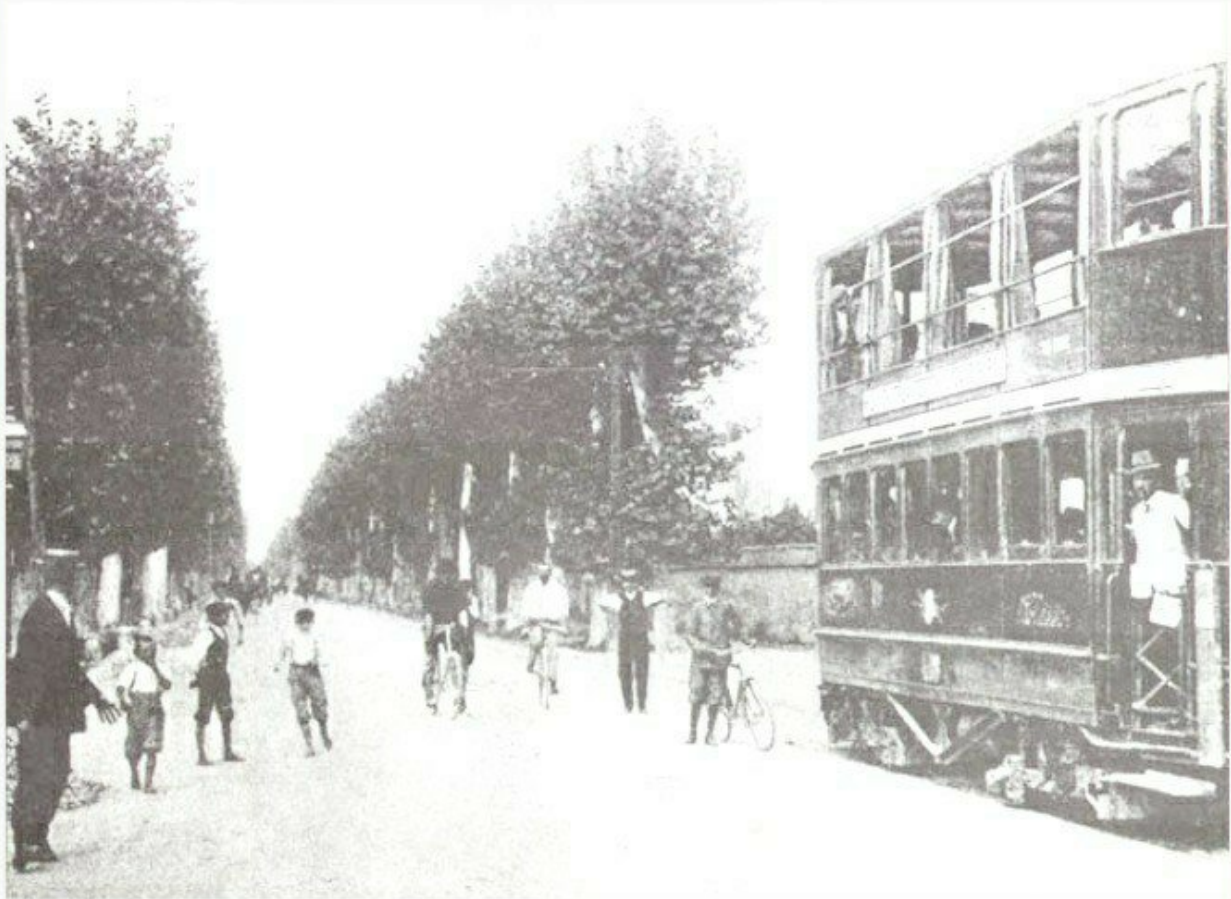
Numero	0701016
<p>L'IMMINENZA DELLA CITTÀ</p> <p>L'IMMINENZA DELLA CITTÀ</p> <p>Scuola Speciale Gaetano Negri. Villa Finzi</p>	
Immagine	Fotografia digitale b/n.
Autore	Civiche Raccolte d'Arte Bertarelli. Castello Sforzesco. Milano
Datazione	1940 c.a.
Luogo/Oggetto	Scuola Speciale Gaetano Negri. Villa Finzi
Descrizione	Scuola Speciale Gaetano Negri. Villa Finzi
Note	<p>Nell'occasione dell'Esposizione internazionale di Milano del 1906 "per festeggiare il traforo del Sempione", sorsero numerosi Comitati di cittadini che vararono programmi di assistenza e beneficenza per dare un esempio notevole di "concordia e di forza cittadina". Fra questi, un ospedale ortopedico per la cura dei bambini rachitici. Nel periodo tra il 1901 e il 1913 l'Istituto dei Rachitici si allargò grazie anche all'apporto di benefattori che finanziarono 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."</p>

Numero	0701017
L'IMMINENZA DELLA CITTÀ L'IMMINENZA DELLA CITTÀ Stazione della Ferrovia Milano-Monza. Stampa	 <p style="text-align: center;">STRADE.</p>
Immagine	Fotografia digitale b/n.
Autore	Civiche Raccolte d'Arte Bertarelli. Castello Sforzesco. Milano
Datazione	1840 c.a.
Luogo/Oggetto	Stazione della Ferrovia Milano-Monza. Stampa
Descrizione	Stazione della Ferrovia Milano-Monza. Stampa. Nella foto si distingue l'edificio della stazione (tuttora esistente) e la piattaforma di inversione della marcia della vettura ferroviaria.
Note	La stazione di Milano Porta Nuova, capolinea della linea Milano–Monza, fu la prima stazione ferroviaria milanese, entrata in servizio nel 1840. La stazione sorgeva lungo il viale di circonvallazione (attuale viale Monte Grappa, parte della circonvallazione interna), all'angolo con il Naviglio del Martesana . Progettista dell'edificio, realizzato in stile neoclassico, fu l'ingegnere Giulio Sarti.

Numero	0701018
<p>L'IMMINENZA DELLA CITTÀ</p> <p>L'IMMINENZA DELLA CITTÀ</p> <p>Tram elettrico per Monza. "Milano-Gorla-Sesto-Monza-R.Parco"</p>	
Immagine	Fotografia digitale b/n.
Autore	Civiche Raccolte d'Arte Bertarelli. Castello Sforzesco. Milano
Datazione	1904 c.a.
Luogo/Oggetto	Tram elettrico per Monza
Descrizione	Tram elettrico per Monza. "Milano-Gorla-Sesto-Monza-R.Parco".
Note	<p>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).</p>

Numero	0701019
L'IMMINENZA DELLA CITTÀ L'IMMINENZA DELLA CITTÀ Viale Monza, angolo Fratelli Pozzi	
Immagine	Fotografia digitale b/n.
Autore	Archivio di Gorla Domani. Fondo Borghini
Datazione	1947 c.a.
Luogo/Oggetto	Viale Monza
Descrizione	Nella foto la file di platani che dividevano la corsia centrale dalle ali laterali.
Note	<p>“Viale Monza era a corsia unica per ogni senso di marcia; a fianco correvano i binari del tram che da Porta Venezia arrivava a Sesto San Giovanni (il locale) e a Monza (il diretto).” (Testimonianza di Metti Erminio). Nel primo dopoguerra, a parte le biciclette, il tram era l'unico mezzo di trasporto. Le vetture erano sempre strapiene e la gente viaggiava appesa a grappoli alle carrozze..</p>

Numero	0701020
L'IMMINENZA DELLA CITTÀ L'IMMINENZA DELLA CITTÀ Viale Monza, Fondazione Crespi	
Immagine	Fotografia digitale b/n.
Autore	Archivio di Gorla Domani
Datazione	1960 c.a.
Luogo/Oggetto	Viale Monza
Descrizione	Nella foto, Viale Monza non è più contornato dalle fila di platani. Sulla destra, le case della Fondazione "Crespi Morbio".
Note	Una fetta di città è segnata dall'invadenza dei viadotti ferroviari che l'hanno cintata da capo a piedi e della linea della metropolitana. "La costruzione della metropolitana, durata parecchi anni, portò un notevole disagio a Gorla anche se il nucleo principale dell'abitato si trovava tutto dalla parte di via Asiago." (Testimonianza di Bremmi Luciano)

Numero	0701021
L'IMMINENZA DELLA CITTÀ L'IMMINENZA DELLA CITTÀ Viale Monza. Tram elettrico per Monza	
Immagine	Fotografia digitale b/n.
Autore	Civiche Raccolte d'Arte Bertarelli. Castello Sforzesco. Milano
Datazione	1900 c.a.
Luogo/Oggetto	Viale Monza. Tram elettrico per Monza
Descrizione	Viale Monza. Tram elettrico per Monza. Vettura a due piani.
Note	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 <i>Milano-Monza</i> . 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.