

Il Macello di Porta Vittoria: un'attrezzatura urbana nella Milano del primo Novecento

Giovanna D'Amia

Politecnico di Milano, Dipartimento di Architettura e Studi Urbani
(giovanna.damia@polimi.it)

L'occupazione della Borsa bestiame dell'ex Macello di viale Molise da parte del Collettivo Macao nel giugno 2012 ha riportato l'attenzione della città su un'attrezzatura urbana dismessa e in attesa di riqualificazione, rimasta ai margini della letteratura architettonica milanese nonostante alcuni fabbricati costituiscono una precoce testimonianza di soluzioni strutturali in cemento armato e rappresentino un esempio significativo del Liberty 'utilitario' del primo Novecento¹. Il presente contributo, costruito a partire dalla documentazione conservata negli archivi municipali², intende ripercorrerne le vicende progettuali e costruttive, che si intrecciano al riassetto del sistema ferroviario e al disegno della nuova zona di espansione urbana definita dal Piano Pavia-Masera.

Gli antefatti: il complesso di Porta Magenta

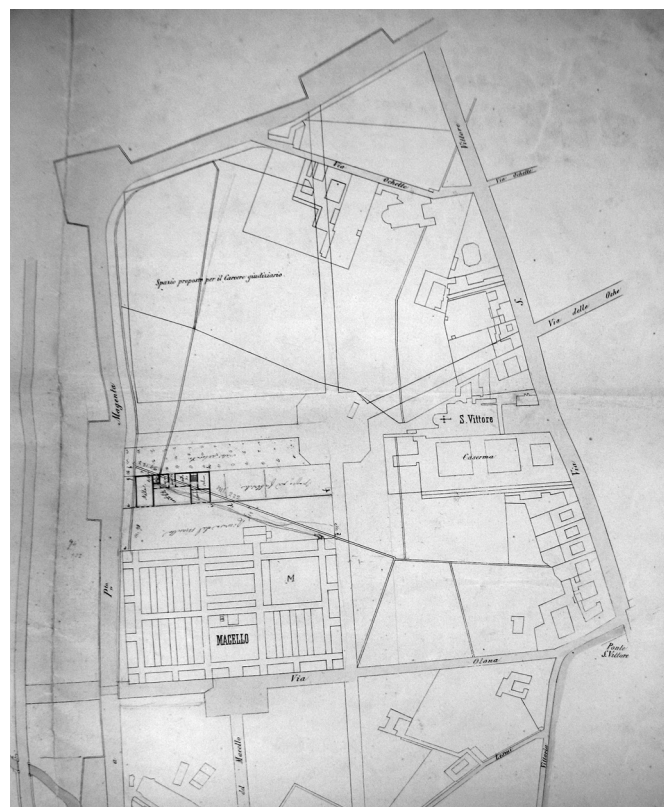
Il primo macello pubblico di Milano era nato nel 1863, nel quadro della riorganizzazione del sistema dei servizi con cui Milano si apprestava ad affrontare il nuovo ruolo di capoluogo regionale all'indomani dell'Unità d'Italia, ed era frutto di un'ordinanza municipale del 1860 che aveva imposto il raggruppamento di tutti gli «ammazzatoj» privati in un unico stabilimento. Fu realizzato a spese di una società anonima costituita dai macellai della città, cui il Comune aveva concesso il diritto d'esercizio per 41 anni (fino al 1904), e sorgeva a ridosso dei bastioni di porta Magenta, in un'area di 39.648 mq compresa tra via Olona, via Tristano Calco e via Giovanni Battista Vico³. Il progetto, redatto dall'ingegnere municipale Agostino Nazari, era del tipo 'cellulare', ovvero prevedeva una cella di macellazione per ogni singolo operatore nel caso delle 'bestie grosse' (bovini), mentre per le 'bestie minute' (ovini e suini) erano concepiti ambienti comuni. I diversi corpi di fabbrica, distribuiti all'interno del recinto secondo una maglia ortogonale, comprendevano, oltre alle celle di macellazione, stalle e porcili, magazzini, locali per macchine a vapore e per serbatoi d'acqua, tripperie, macelli per carni infette e locali per l'amministrazione⁴. Nel 1875, dopo l'annessione del comune dei Corpi Santi, il complesso fu ampliato con un fabbricato per la macellazione del bestiame destinato al circondario esterno, provvisto di un ingresso separato⁵.

Nel 1882, in prossimità del macello, fu realizzato il Mercato Bestiame, sorto anch'esso per iniziativa di una società anonima che ottenne dal Comune una concessione di esercizio per 21 anni. L'edificio, progettato dall'ingegnere Natale Acerbi in un'area di 10.141 mq situata tra i bastioni e la strada di circonvallazione

(oggi via Papiniano), era costituito da una «tettoja pel mercato» a due navate, circondata da stalle, porcili e casini per l'amministrazione. I disegni e le fotografie d'epoca rivelano le tecniche costruttive adottate: il padiglione di vendita aveva una copertura a tetto sorretta da capriate metalliche di tipo Polonçeau sostenute da pilastri in ceppo, mentre la stalla per i bovini aveva un soffitto in *poutrelles* di ferro con voltine di mattoni⁶. Per agevolare il trasporto del bestiame ed evitare il transito delle mandrie per le strade della città, nel 1896 entrò in servizio anche uno scalo bestiame, costruito a spese della Società che gestiva il mercato, che per questo ottenne un prolungamento della concessione di esercizio fino al 1914 (ma con possibilità di riscatto anticipato da parte del comune)⁷. Il nuovo scalo, raccordato alla stazione di Porta Genova, aveva una superficie di 14.000 mq ed era costituito da banchine separate di carico e scarico, da una rete di binari per il servizio di smistamento e da due binari per consentire le operazioni di lavaggio e disinfezione dei carri. Nel 1898 la necessità di alcuni interventi di ampliamento a scalo e mercato portò a una compartecipazione finanziaria da parte del comune nella gestione della società, premessa alla municipalizzazione di questi servizi, che divenne operativa dal 1 gennaio 1906. Nei primi decenni del nuovo secolo il macello di Porta Magenta si rivelò però insufficiente a provvedere al fabbisogno di una popolazione che rasentava la soglia dei 600.000 abitanti e che, secondo le statistiche, consumava una media di oltre 40 chili di carne annui per abitante. Nel giro di un decennio il numero degli animali abbattuti era infatti passato da 170.595 (nel 1904) a 240.352 (nel 1913)⁸ e l'esigenza di un nuovo impianto, più moderno ed efficiente, era avvertita con urgenza dagli operatori del settore⁹. Ciò nonostante, anche a causa della Grande Guerra, lo stabilimento di Porta Magenta restò in servizio fino al 30 aprile 1930.

Le prime ipotesi per il nuovo impianto (1906-1909)

Scaduta la concessione per il macello di Porta Magenta e riscattata quella per il mercato e lo scalo bestiame, nel 1906 il Comune di Milano incaricò il proprio Ufficio tecnico, allora diretto dall'ingegnere Giovanni Masera, di provvedere alla definizione di un nuovo impianto di macellazione, che fu inserito tra le opere straordinarie per il quadriennio 1906-1910 ammesse al finanziamento di 70 milioni concesso dalla Cassa Depositi e Prestiti. La prima questione da affrontare fu la scelta dell'area da destinare a macello, mercato e scalo bestiame, servizi che richiedevano ampie superfici, facile accesso dai punti nevralgici della città e possibilità di un allaccio ferroviario con una delle stazioni milanesi. La scelta dell'area si intrecciava infatti al riordino del sistema ferroviario e dipendeva dalle strategie di sviluppo in via di definizione negli studi preliminari del nuovo piano regolatore¹⁰. La prima ipotesi, quella di destinare al nuovo impianto di macellazione l'area delle Cascine Doppie in zona Lambrate (dove nel 1927 sorgerà la nuova sede del Politecnico di Milano) venne prontamente scartata proprio per le difficoltà di collegamento con il sistema ferroviario. In seconda battuta la scelta cadde dunque su di un lotto rettangolare a sud di corso XXII Marzo (di fronte all'attuale piazza Grandi), che poteva vantare una diretta prossimità al nuovo scalo merci di Porta Vittoria e una vicinanza al mercato ortofrutticolo che stava sorgendo nello spazio ora occupato dal parco pubblico di largo Marinai d'Italia¹¹.



Dall'alto:

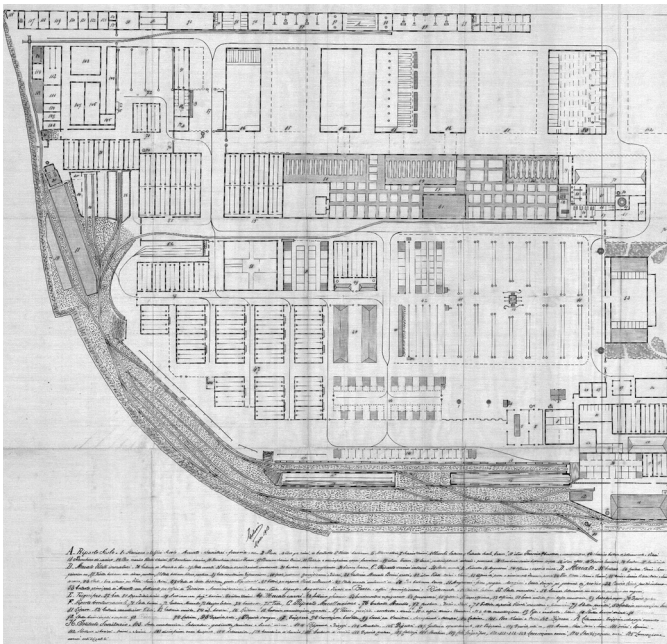
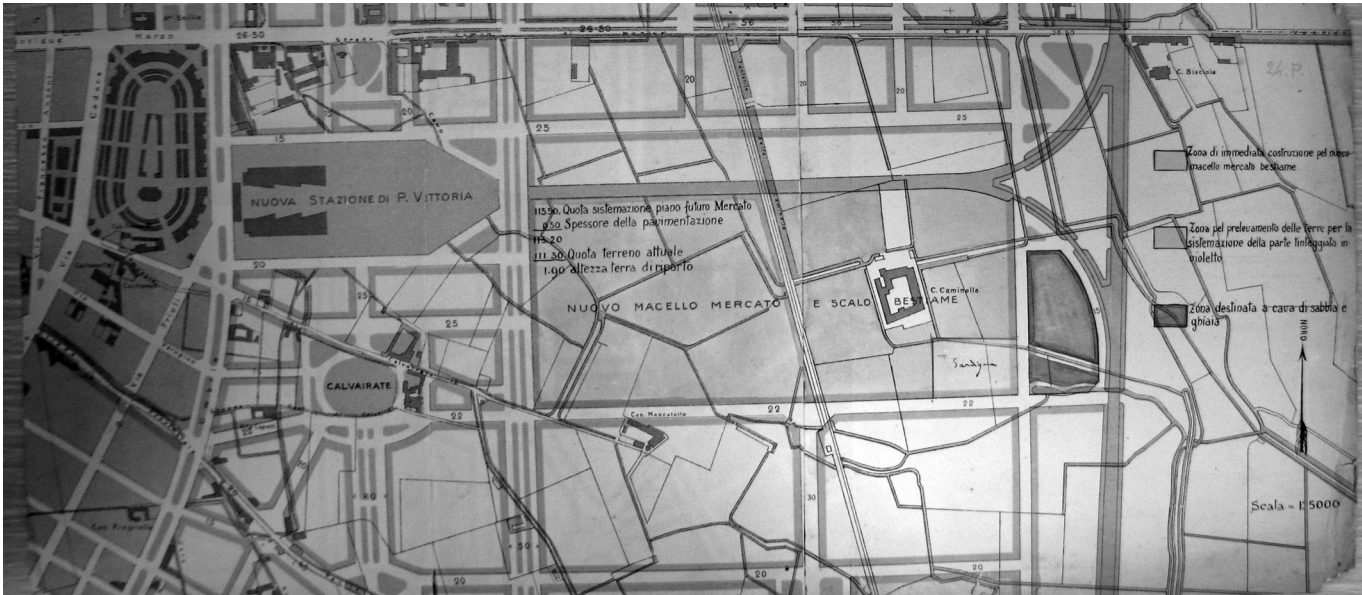
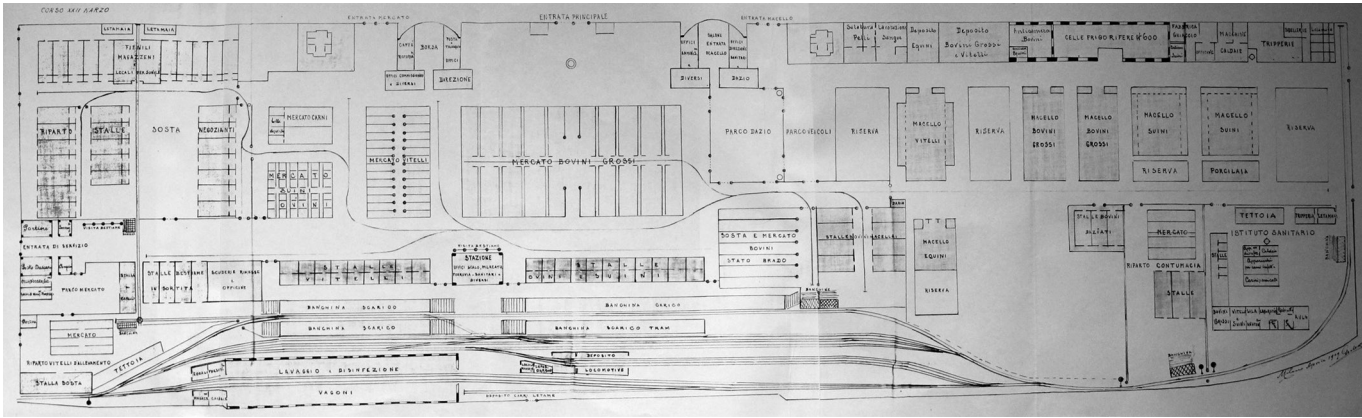
– Planimetria della zona di Porta Magenta con la localizzazione del primo macello pubblico con evidenziato il progetto di ampliamento del 1875

Fonte: Cittadella degli Archivi, Milano

– L'ingresso del Mercato bestiame con la palazzina della Borsa, 1930 circa

– La Galleria del Mercato bestiame con la torre d'ingresso, 1930 circa

Fonte: Civico Archivio Fotografico, Milano



Dall'alto:
 - Progetto di massima di Luigi Gerloni per l'area di corso XXII marzo, aprile 1909
 - Dettaglio del piano regolatore Pavia Masera con inserimento del nuovo Macello mercato e scalo bestiame, in previsione dei lavori di scavo e sterramento, 1914
 Fonte: Cittadella degli Archivi, Milano

A sinistra:
 - Progetto di massima di Luigi Gerloni per l'area di viale Molise, marzo 1913
 Fonte: Cittadella degli Archivi, Milano

All'area di corso XXII Marzo, appositamente acquistata dal Comune, si riferiscono i progetti di massima presentati nell'aprile del 1909 da Luigi Gerloni, direttore del servizio municipale di mercato e scalo bestiame e convinto sostenitore dell'ipotesi che mercato e macello debbano costituire impianti separati e autonomi sul piano amministrativo. Negli schemi direttivi di Gerloni, dove il mercato e lo scalo bestiame occupano la parte preponderante dell'area a disposizione, i locali per l'amministrazione dei diversi servizi sono infatti collocati all'interno dei singoli stabilimenti, mentre la frammentazione del disegno in numerose unità funzionali corrisponde a un'organizzazione paratattica che si riflette nella molteplicità degli ingressi e dei padiglioni¹². Di diverso parere era l'ingegnere municipale Giovanni Filippini, per cui macello e mercato bestiame dovevano costituire un insieme organico con ingresso, direzione e amministrazione unificati, e per cui gli uffici amministrativi dovevano essere collocati esternamente agli impianti di lavorazione. A differenza di Gerloni, per cui lo scalo ferroviario doveva comprendere banchine distinte per il carico e lo scarico, Filippini propendeva inoltre per un'unica banchina, sufficientemente ampia da consentire le manovre dei treni¹³. Ma soprattutto, Filippini riteneva che il maggior inconveniente delle proposte di Gerloni derivasse dall'insufficiente ampiezza dell'area prescelta che rendeva impossibile provvedere a futuri ampliamenti. E pertanto suggerì di destinare ai nuovi impianti di macello, mercato e scalo bestiame l'area inedita della cascina Caminella nel riparto di Calvaireate, che aveva un'estensione di oltre 300.000 mq e si trovava a ridosso della linea ferroviaria che serviva la stazione di Porta Vittoria. Nel luglio del 1909 l'area di corso XXII Marzo fu permutata con quella della cascina Caminella, che lambiva una delle grandi arterie di circonvallazione previste dal nuovo piano regolatore (viale Lombardia, poi viale Molise)¹⁴, mentre l'ingegnere Filippini fu inviato in missione all'estero per visitare i più recenti impianti di macellazione europei¹⁵.

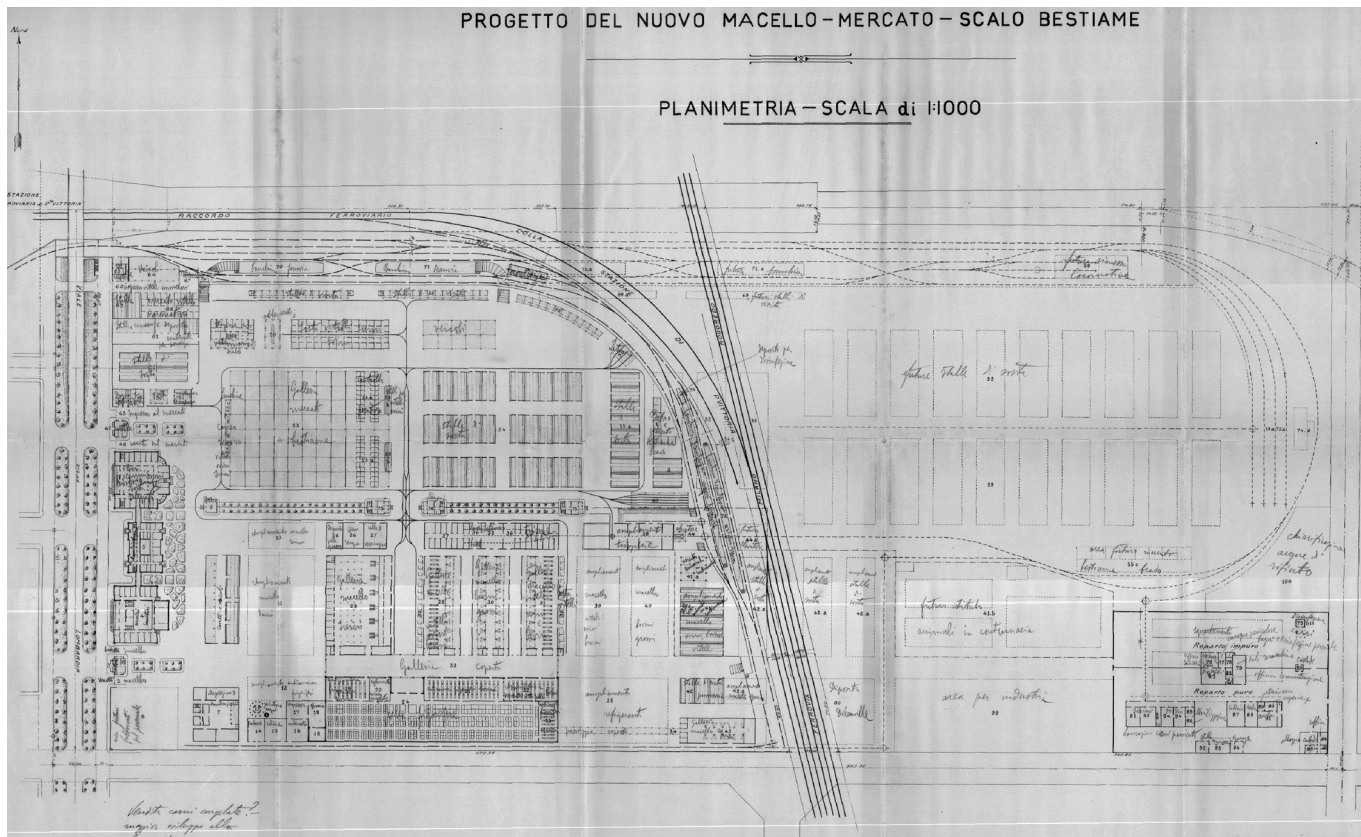
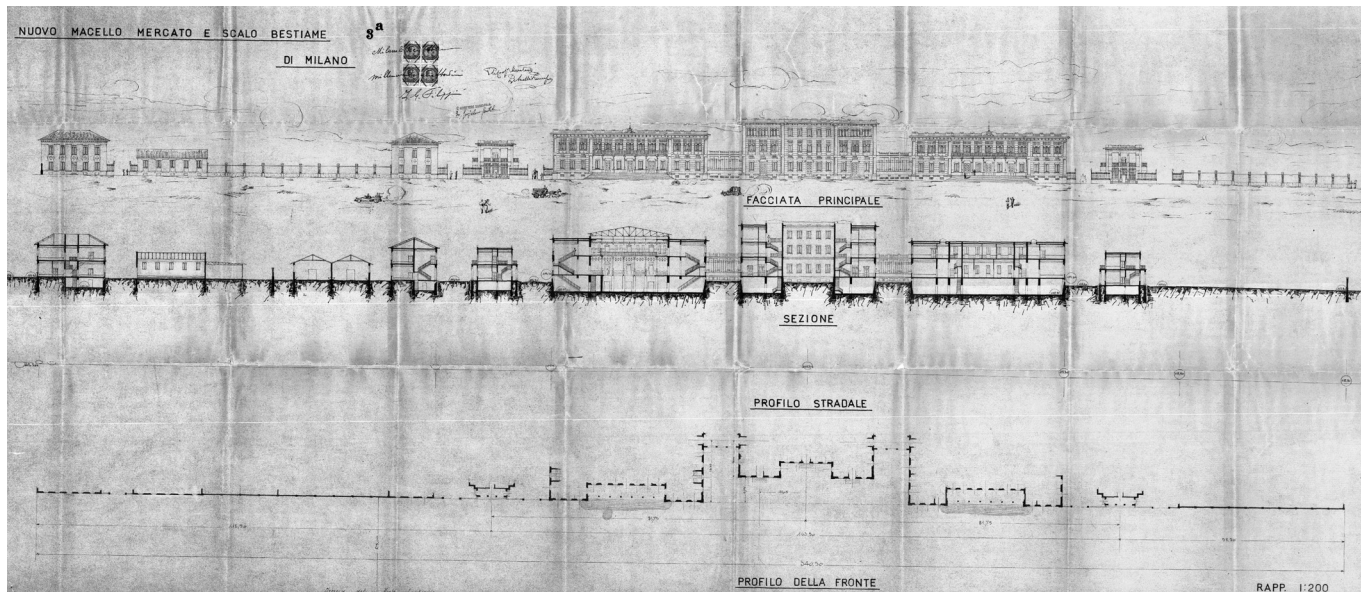
L'iter progettuale dello stabilimento di Porta Vittoria (1910-1914)

L'ipotesi preliminare per il complesso destinato a sorgere sull'area in fregio a viale Molise è raffigurata in uno 'schizzo visuale' del giugno 1910 che contiene *in nuce* molti elementi che troveranno conferma nelle proposte successive. L'area disponibile, allora attraversata dalla Ferrovia Milano-Rogoredo, risulta suddivisa in due porzioni, in modo da destinare al «progetto di prima esecuzione» il settore a ovest della linea ferroviaria (circa 165.000 mq), lasciando quello orientale (140.000 mq) a disposizione per successivi ampliamenti. L'area di progetto risulta a sua volta suddivisa longitudinalmente in due zone differenziate (a nord il Mercato con lo Scalo ferroviario, a sud il Macello), mentre i fabbricati per i servizi generali si attestano lungo viale Molise, dove è previsto un vasto piazzale antistante l'ingresso¹⁶. Su questa base, gli ingegneri municipali Giovanni Filippini e Giannino Ferrini furono incaricati della redazione del progetto, che veniva ad inserirsi tra le maglie della nuova fascia di espansione urbana definita dal piano regolatore Pavia-Masera del 1912¹⁷. Nel marzo 1913 Luigi Gerloni si sentì in dovere di presentare un proprio organigramma funzionale, in cui ribadì la predominanza, anche dimensionale, del Mercato rispetto al Macello, postulò la collocazione del reparto frigorifero nei pressi

del mercato e dello scalo ferroviario e ripropose un'estrema frammentazione delle componenti, pur raggruppando le attività amministrative in un unico fabbricato¹⁸. Ancora una volta venne così a trovarsi in disaccordo con Filippini, che giudicò eccessiva la suddivisione dei servizi, lunghi e tortuosi i percorsi tra i fabbricati e inefficace la concentrazione degli uffici amministrativi che risultavano troppo distanti dal loro centro naturale. A suo giudizio inoltre il Mercato bestiame doveva essere collocato più vicino all'ingresso, mentre la Borsa e gli uffici sanitari richiedevano sedi indipendenti, secondo il modello dei moderni stabilimenti europei. Ma, soprattutto, l'impianto avrebbe dovuto soddisfare il principio del *Vorwärtsbewegung* (movimento in avanti) adottato dagli stabilimenti tedeschi, in base a cui «gli animali dal punto di arrivo, che è lo scalo, debbano procedere [...] fino all'ultima destinazione rappresentata dal frigorifero per la via più diretta o più breve, senza ritorni o giri tortuosi e senza promiscuità» (Filippini, 1917, p. 29).

In linea con questi presupposti, Filippini e Ferrini misero a punto due 'varianti' progettuali, datate rispettivamente 15 febbraio e 14 giugno 1913, in cui tutte le componenti del complesso erano organizzate secondo un percorso che, a partire dallo scalo ferroviario a nord, dove arrivava il bestiame, si concludeva con la sua 'ultima destinazione' in corrispondenza del reparto frigorifero al limite meridionale del lotto. Molto simili nell'organizzazione generale e nella disposizione dei fabbricati, le due varianti differivano sostanzialmente per le dimensioni della galleria di esposizione dei capi bestiame (più ampia nella seconda ipotesi), per l'orientamento delle stalle di sosta (parallele piuttosto che ortogonali al mercato), nonché per la soluzione di testata su viale Molise che, nella seconda proposta, comportava l'eliminazione della piazza antistante l'ingresso¹⁹.

Il progetto di massima, approvato dal Consiglio comunale il 28 novembre 1913, è il risultato di questo complesso iter progettuale e costituisce la base su cui fu redatto il progetto definitivo dell'ingegnere Filippini, che ottenne l'approvazione nella seduta straordinaria del 3 novembre 1914²⁰. Rigorosamente impostato sul principio del *Vorwärtsbewegung*, per cui la disposizione dei fabbricati doveva corrispondere alle diverse fasi del processo di mattazione, il progetto definitivo prevedeva per le «opere di prima esecuzione» una spesa pari a 8.500.000 lire e una conclusione dei lavori entro la fine del 1917. Lo Scalo ferroviario doveva occupare un'area di 22.700 mq al limite settentrionale del lotto e comprendere un fascio di presa in consegna dei carri, un fascio di scarico, un fascio di pulizia e di disinfezione. Le banchine più esterne prevedevano sottopassaggi in modo da evitare agli animali l'attraversamento dei binari. Nella zona sottostante si attestava il Mercato bestiame con una superficie di 43.200 mq. Questo comprendeva una vasta galleria di esposizione del bestiame (pari a 8.800 mq), diverse stalle di sosta e contumacia e una tettoia per i carri dei negozianti. Le stalle allineate alla galleria di esposizione dovevano prevedere un'orditura strutturale simile a questa, in modo da facilitare un futuro ampliamento della galleria con trasferimento delle stalle nell'area lasciata libera oltre la linea ferroviaria. Proseguendo verso sud, separato da una cortina muraria provvista di casini per la riscossione delle imposte, era sistemato il Macello per una superficie complessiva di 70.000 mq. Questo servizio comprendeva in origine cinque gallerie di macellazione (1 per suini, 3 per bovini e ovini, 1 per equini), collegate a letamai e



Dall'alto:
 - Giovanni Filippini, Pianta, sezioni e prospetti dei fabbricati per i servizi generali lungo viale Molise, ottobre 1914
 - Giovanni Filippini, Planimetria del progetto definitivo, ottobre 1914
 Fonte: Cittadella degli Archivi, Milano

tripperie e raccordate a una strada coperta di intercomunicazione con il reparto frigorifero²¹. Quest'ultimo era collocato infine al limite meridionale del lotto con affaccio sulla nuova via Cesare Lombroso, aperta proprio in considerazione delle esigenze del nuovo impianto. In corrispondenza di viale Molise, dove erano previsti gli ingressi separati di Mercato e Macello, erano previsti i servizi di direzione e amministrazione (ormai unificati), gli uffici sanitari e la Borsa del bestiame, ospitati in tre palazzine distinte ma comunicanti. Gli Istituti sanitari e di contumacia, per una superficie di 15.000 mq, erano invece confinati nella zona libera oltre la linea ferroviaria Milano-Rogoredo, attestandosi nell'angolo sud-orientale dell'area a disposizione²².

Una realizzazione graduale (1914-1930)

Il progetto del 1914 aveva stabilito l'organizzazione planimetrica di tutto il complesso, contemplando la possibilità di futuri ampliamenti fino a rendere l'impianto adeguato a soddisfare il fabbisogno di una città di due milioni di abitanti. E, in quello stesso anno, erano stati avviati i lavori preliminari di sbancamento del terreno, affidati a maestranze disoccupate²³. La definizione architettonica dei singoli fabbricati era invece stata demandata alla fase di progettazione esecutiva, che prevedeva la suddivisione dei lavori in tre lotti.

Il primo lotto, relativo ai servizi generali affacciati su viale Molise, fu avviato nell'ottobre 1914 congiuntamente all'approvazione del progetto e fu appaltato alla Cooperativa Lavoranti Muratori. In base agli elaborati progettuali di Giovanni Filippini, erano qui previste due portinerie in corrispondenza degli ingressi, con locali di abitazione per i custodi, due palazzine a due piani identiche in facciata ma con diversa articolazione interna (l'una per la Borsa bestiame, l'altra per gli Uffici sanitari) e una palazzina leggermente arretrata rispetto al filo stradale, destinata ai servizi di amministrazione. Alcuni disegni riemersi di recente nei locali dell'ex Macello illustrano le soluzioni alternative che hanno preceduto la definizione dei prospetti, oltre ad un'ipotesi di copertura della Borsa bestiame con lastre in vetro sostenute da capriate metalliche²⁴. Nella versione definitiva, il fabbricato della Borsa si distingue invece per la loggia d'ingresso con ampio porticato (riproposta anche nella sede degli Uffici sanitari) e per il vasto salone delle contrattazioni, che presenta un loggiato perimetrale e prende luce da un ampio lucernario al centro del soffitto piano. Mentre il prospetto su viale Molise evidenzia il ricorso a modanature decorative di gusto Liberty, tra cui si segnalano il basamento a finto bugnato, le finestre accoppiate del piano superiore, le fasce in piastrelle di ceramica colorata in fregio alle finestre e i dettagli ornamentali di impronta floreale²⁵. Le palazzine dei servizi generali, realizzate in muratura portante con elementi di copertura in cemento armato, furono completate in rustico nel 1916, nonostante l'ingresso dell'Italia in guerra nel 1915, e costarono 2.600.000 lire a fronte di un preventivo iniziale di 1.173.543²⁶.

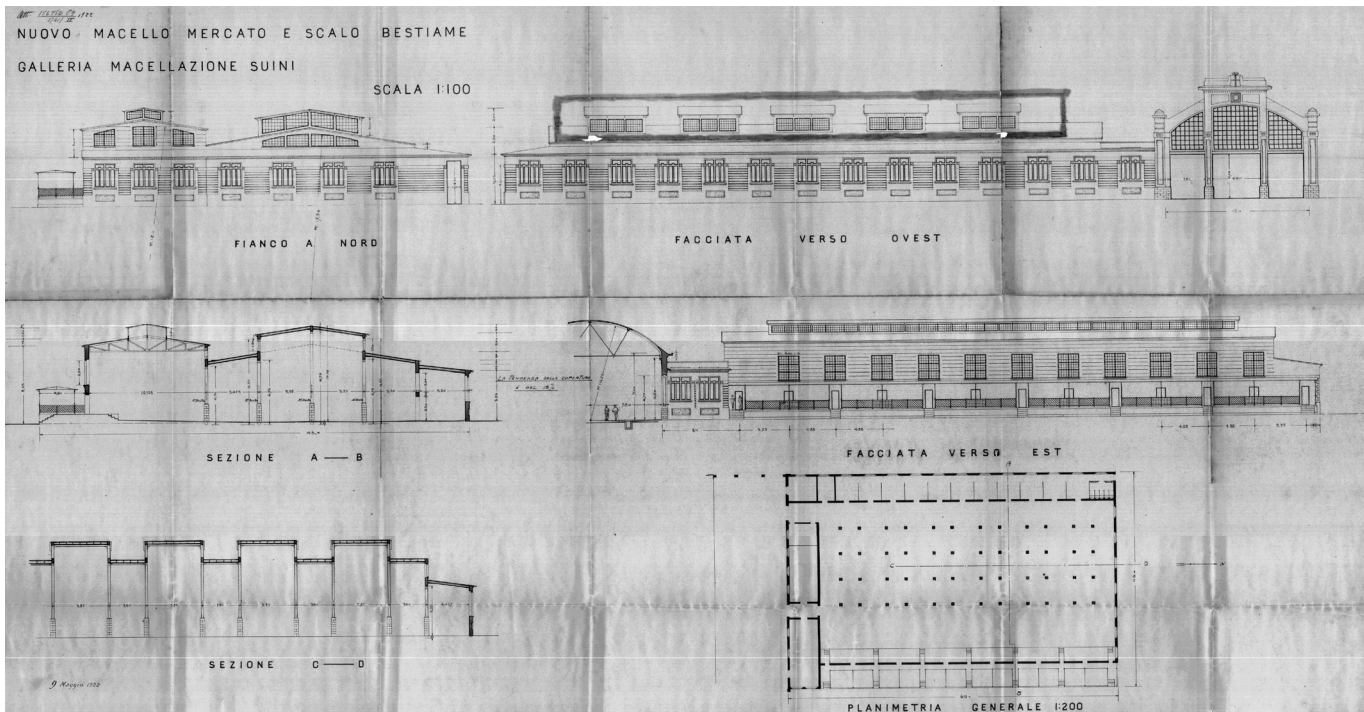
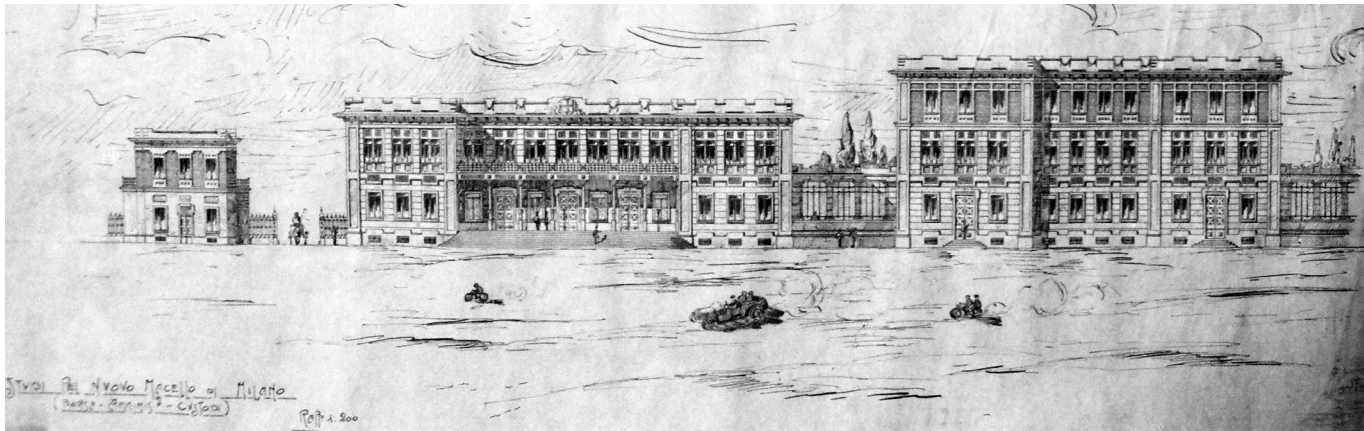
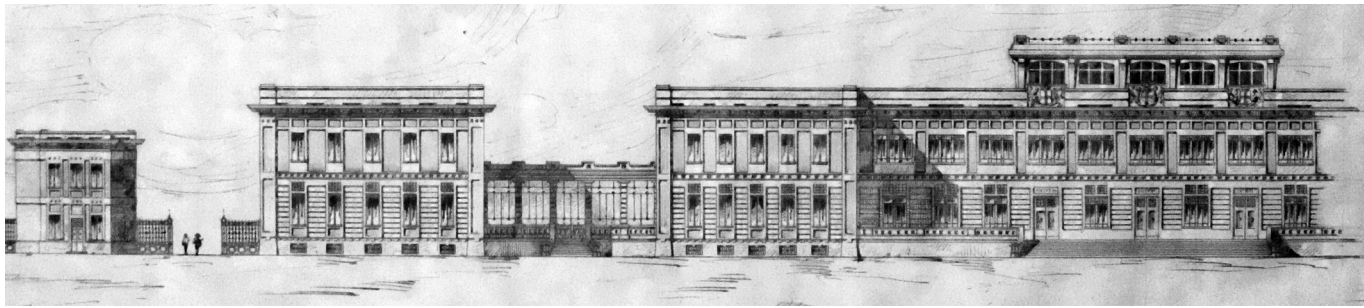
Un iter più complesso ebbero i lavori relativi al secondo e al terzo lotto, per i quali nell'ottobre 1916 fu firmato un contratto di appalto per le sole opere preparatorie e di fondazione, in considerazione delle difficoltà del mercato edilizio durante la guerra²⁷. Il cantiere riprese infatti solo all'inizio degli anni '20, in un mutato clima politico e culturale che comportò, fra l'altro, una radicale trasformazione del linguaggio architettonico, lontano

dalle suggestioni liberty e ormai ispirato alla pura esplicitazione strutturale delle opere in cemento armato.

I lavori del secondo lotto, concernenti la realizzazione del Mercato e dello Scalo bestiame, furono rilanciati nel 1924 e si conclusero quattro anni dopo, per una spesa complessiva di 11.500.000 lire. I diversi fabbricati furono realizzati parte in muratura portante (in particolare i padiglioni del mercato del bestiame di allevamento), parte con struttura in cemento armato²⁸. In posizione dominante, in asse con l'ingresso su viale Molise, sorse la Galleria di esposizione per la compravendita dei bovini adulti (della superficie di 8.700 mq e capace di circa 2.000 capi grossi), dotata in origine di una massiccia struttura a torre al centro della facciata. La costruzione era suddivisa in campate di diversa altezza, intervallate da pilastri e coperte da una soletta sostenuta da travi a traliccio in cemento armato, e prendeva luce da lucernari zenitali. L'interno era pavimentato con piastrelle in gres ceramico e arredato con robuste sbarre in tubo di ferro per il contenimento del bestiame. Una struttura simile presentavano le stalle di sosta a questa limitrofe, in previsione di futuri ampliamenti. L'area del Mercato era poi dotata di pesi semi-automatiche collocate sotto tettoie in ferro e di un reparto contumaciale, realizzato anch'esso in cemento armato. I lavori per la realizzazione del terzo lotto, relativo all'impianto di macellazione, furono avviati nel 1925 e si conclusero alla fine del 1929 sotto la guida dell'ingegnere Antonio Cecchi, che dal marzo 1929 aveva sostituito Filippini. Entro questa data furono realizzate sei gallerie di macellazione (1 per bovini grossi, 1 per vitelli, 2 a sistema promiscuo per bovini grossi, vitelli e ovini, 1 per suini e 1 per equini), quattro delle quali disposte a pettine rispetto alla strada coperta in asse con l'ingresso che garantiva un facile trasferimento delle carni al reparto frigorifero. Le gallerie di macellazione, realizzate con struttura e copertura in cemento armato, erano collegate direttamente ai padiglioni per la raccolta e lo smistamento dei sottoprodotti (budellerie, tripperie, ecc.) ed erano munite di guidovie aeree per il trasporto delle carni macellate. La strada coperta, con una larghezza di 15 m, presentava una struttura mista con capriate metalliche a sostegno della copertura costituita da pannelli in legno e lastre di vetro. Al di là della strada coperta venne realizzato il fabbricato che ospitava il mercato delle carni macellate, la centrale termica e il salone delle celle frigorifere, che erano circa 600 in relazione al numero dei macellai esercenti. Congiuntamente alla realizzazione del macello, che comportò una spesa di 17.000.000 lire, venne portato a termine anche l'Istituto sanitario (o Sardinia) per un importo pari a 4.500.000 lire. Separato dagli altri reparti e confinato al limite sud-orientale dell'area comunale, questo comprendeva locali per lo smaltimento delle carni infette e servizi di trasformazione dei rifiuti organici, esemplati sui modelli tedeschi e dotati di attrezzature all'avanguardia come i digestori Hortmann²⁹.

Uno stabilimento esemplare?

All'epoca della sua inaugurazione, nel gennaio 1930, il vasto complesso di viale Molise si presentava dunque come un'attrezzatura urbana efficiente e conforme agli standard dei più moderni stabilimenti europei. La meccanizzazione del sistema produttivo, ispirata a principi tayloristici di organizzazione del lavoro, aveva trovato una prima recensione entusiasta, condita



Dall'alto:
 - Giovanni Filippini, due soluzioni preliminari per i prospetti su viale Molise, 1914
 Fonte: Archivio privato, Milano
 - Giovanni Filippini, pianta, sezioni e prospetti della Galleria di macellazione suini, 1925
 Fonte: Cittadella degli Archivi, Milano

all'inevitabile retorica di regime, in un documentario dell'Istituto Luce realizzato in occasione della visita del prefetto del 28 settembre 1931. Secondo questa fonte «da ogni regione d'Italia e dall'estero [affluivano] annualmente al Mercato di Milano» oltre 200.000 bovini grossi, oltre 100.000 vitelli da latte e oltre 60.000 suini, «la macellazione [veniva] eseguita coi più rapidi moderni sistemi, secondo le norme delle benemerite associazioni zoofile», la scuoiatura, il sollevamento e il trasporto delle carni erano eseguiti meccanicamente e «i sanitari del comune [esercitavano] il più rigoroso controllo» ricorrendo, nei casi dubbi, ad analisi microscopiche³⁰. Particolare cura era inoltre riservata alla lavorazione dei sottoprodotti della macellazione, da cui si ricavano concimi, collanti e materie plastiche.

Una voce diversa, dove la retorica taylorista si spegne in favore di una rara sensibilità per le vittime di questa carneficina, è invece quella di Carlo Emilio Gadda, che ripercorre la visita al macello milanese nei suoi resoconti su *Le Meraviglie d'Italia*. Ne emergono le vivide immagini di «bovi, porci e vitelli [che] incedono verso il veterinario bianco [...] odorosi di vita», che procedono «con qualche blando muggito lungo il piano inclinato della banchina», che appoggiano la fronte alle sbarre metalliche «quasi per raggelare al contatto del ferro [...] il tumulto doloroso del proprio sangue». E ancora: «quadrupedi [che] escono mezzo intontiti, digiuni [...] con deboli gambe sotto il gravame della testa», con «incedere [...] timido e malsicuro», vitelli «tristi e direi prè saghi, paralizzati in una rassegnazione senza più gemiti». Mentre, sotto l'acume del ferro sulla cervice, «qualcosa di sacro si spegne, l'essere di adegua all'immobilità», instillando il dubbio che il macello milanese possa equipararsi a uno «stabilimento qualunque»³¹.

Nella Milano del primo Novecento il complesso di Porta Vittoria costituisce in ogni caso un significativo esempio di attrezzatura di servizio capace di interpretare le dinamiche di sviluppo della città, contribuendo a definire la 'vocazione funzionale' di un'intera parte di città. Se la presenza dello scalo merci di Porta Vittoria e la vicinanza del mercato ortofrutticolo di corso XXII Marzo avevano rappresentato, come si è visto, due presupposti per la scelta dell'area, il complesso di viale Molise costituisce a sua volta il volano per l'insediamento di successivi servizi annuari, dal mercato dei polli e delle uova (1925) al nuovo mercato ortofrutticolo di via Lombroso (1965). La localizzazione periferica, con le sue rendite fondiari più contenute, facilitava infatti l'acquisizione di aree più vaste e più facilmente accessibili dalla rete ferroviaria, oltre a garantire un migliore occultamento di servizi ritenuti necessari ma indecorosi per la città. Il complesso di porta Vittoria costituisce anche un'interessante testimonianza delle politiche pubbliche attivate dalla municipalità milanese nei primi decenni del XX secolo, attraverso la gestione diretta di alcune attrezzature di servizio urbano³². In linea con questo orientamento, l'iter progettuale ha visto gli ingegneri municipali nel ruolo di protagonisti e si è basato essenzialmente su principi di ottimizzazione dei servizi, con scarsa attenzione per le problematiche più strettamente architettoniche.

A trent'anni dalla sua inaugurazione, negli anni '60 del Novecento l'impianto di viale Molise si è avviato verso un lento declino che ha portato alla definitiva cessazione dell'attività nell'aprile del 2007. Nonostante diverse proposte abbiano ipotizzato negli ultimi decenni una sua diversa destinazione, da sede universitaria a Città del gusto e della salute, il vasto complesso di porta

Vittoria attende ancora di recuperare un ruolo adeguato nella Milano del XXI secolo, dove la questione dell'approvvigionamento annuario si configura in termini molto diversi, ma vede inalterata la propria centralità.

Note

1. Nella bibliografia architettonica milanese, quando citato, il macello di porta Vittoria ha ricevuto una fugace attenzione critica. Ferdinando Reggiori gli ha dedicato una breve nota (Reggiori, 1947, p. 505), così come Ornella Selvafolta che lo segnala tra le «strutture per un progetto di modernità» (Selvafolta, 1993, p. 226), mentre Boriani, Morandi e Rossari lo inseriscono nei loro itinerari urbani pur con qualche incertezza di data e attribuzione (Boriani, Morandi, Rossari, 1986, pp. 207 e 213). Anche il contributo di Stefania Aleni in un recente libro sui mercati milanesi (Aleni, Redaelli, 2013, pp. 24-66) si presenta generico e poco approfondito, in linea con il taglio divulgativo del volume.

2. Il lavoro di ricerca ha preso avvio in occasione della tesi triennale di Vincenzo Falduto, *Macello, Mercato e Scalo bestiame di Milano Porta Vittoria. Dal progetto al riuso*, Politecnico di Milano, Facoltà di Architettura e Società, a.a. 2011-2012 (relatore G. D'Amia, correlatore D. Borsa) ed è stato approfondito da chi scrive sui materiali conservati presso la Cittadella degli Archivi del Comune di Milano (in seguito Cam), per la cui consultazione ringrazio vivamente il direttore dott. Galliani.

3. I lavori per la costruzione iniziarono nell'ottobre 1861 e lo stabilimento fu aperto al pubblico il 21 febbraio 1863. La Società Anonima del Pubblico Macello di Milano era legalmente rappresentata da Giovanni Noseda e Enrico Bardelli. Si vedano gli *Atti del Municipio di Milano*, 1861 (p. 83, 7 febbraio; p. 262, 5 luglio; pp. 288-294, 13 e 14 luglio) e la documentazione conservata in Cam, *Finanze*, Beni Comunali, cartt. 283-285. Il progetto è illustrato in Bardelli, 1861, p. 71.

4. Si veda la *Descrizione del macello pubblico di Milano*, Tipografia e litografia degli ingegneri, Milano 1871, corredata da dieci tavole incise; cfr. anche Strada, 1871, p. 5. Il complesso di Porta Magenta non contemplava la macellazione degli equini, per cui era stato progettato uno stabilimento separato lungo il naviglio della Martesana; cfr. Strada, 1869, p. 311.

5. Il comune dei Corpi Santi era stato aggregato a quello di Milano nel 1873. In base a una convenzione del 12 gennaio 1875, la Società Anonima del Pubblico Macello si accollò le spese di costruzione anche di questo fabbricato, in cambio di una concessione d'uso fino al 29 settembre 1904.

Cfr. in proposito *Atti del Municipio di Milano*, 1875 (p. 201, 16 febbraio) e Cantalupi, 1876, p. 355. Si vedano anche le *Convenzioni fra il Municipio di Milano e la Società del Macello*, 1887, Tipografia di Giacomo Pirola, Milano.

6. Cfr. De Simoni, 1885. Numerose foto d'epoca del complesso sono raccolte in due album fotografici conservati in Archivio Storico Civico e Biblioteca Trivulziana di Milano, *Piante e disegni*, pacco 15.

7. La convenzione con la Società Anonima Mercato del Bestiame data al 1895 e fa seguito a quella tra il Comune e la Direzione delle Ferrovie del Mediterraneo.

8. Cfr. Aa.Vv., 1915.

9. Si veda, in particolare, la petizione di un gruppo di macellai milanesi presentata alla Giunta municipale il 16 maggio 1911, in Cam, *Finanze*, Beni Comunali, cart. 286.

10. Gli studi del nuovo piano regolatore che avrebbe dovuto sostituire quello dell'ing. Cesare Beruto (1889) furono avviati nel 1906 e ripresi nel 1909 proprio in considerazione del riordino del sistema ferroviario.

11. Ricordiamo che il mercato ortofrutticolo di Corso XXII Marzo, inaugurato nel 1911, fu demolito nel 1965 ad esclusione della palazzina del caffè (l'odierna Palazzina Liberty) e dei fabbricati di servizio su via Cadore.

12. I due schemi di Gerloni per l'area di Corso XXII Marzo, che si distinguono per alcune soluzioni distributive e per la soluzione di alcune componenti, sono conservati in Cam, *Finanze*, Beni Comunali, cart. 286.

13. Si veda la relazione di Filippini (*ibidem*), da cui si deduce che anche l'ingegnere municipale aveva presentato un proprio progetto per l'area di Corso XXII Marzo (redatto in collaborazione con il direttore del Macello

dott. Garino) che però non si è conservato tra la documentazione consultata. 14. Cfr. *Atti del Municipio di Milano*, 1908-1909, I, pp. 1206-07 e 1223 (25 luglio e 17 settembre 1909).

15. Un primo viaggio all'estero di Filippini si era svolto nel 1908. La nuova missione data al 14 aprile 1910 e prevede la visita dei principali impianti di macellazione attivi in Svizzera, Francia e Germania. Tra i materiali della Cittadella degli Archivi si conservano alcuni documenti di stabilimenti europei, tra cui il fascicolo *Installations d'abattoirs*, della Kaiser & Co. Maschinenfabrik di Kassel.

16. Il progetto preliminare del 1910 è pubblicato in Aleni, Redaelli, 2013, p. 48.

17. Il nuovo piano è così chiamato perché redatto dall'ing. Angelo Pavia sotto la direzione di Giovanni Masera. Benché datata, la sintesi fornita in merito da Giuseppe De Finetti (1969, pp. 212-218) costituisce ancora la base di molta bibliografia contemporanea.

18. Il progetto di massima di Gerloni, ora in Cam, *Finanze*, Beni Comunali, cart. 286, fu discusso nella riunione della Commissione consultiva per il nuovo macello nella seduta del 28 maggio 1913.

19. Anche le due varianti di Filippini e Ferrini sono conservate in Cam, *Finanze*, Beni Comunali, cart. 286. Dalle relazioni accompagnatorie sappiamo che la Variante A comportava una spesa di 7.700.000 lire, mentre la Variante B, che prevedeva un aumento della superficie coperta del mercato, prevedeva un costo di 8.500.000.

20. Si veda il verbale della seduta in *Atti del Municipio di Milano*, 1913-14, pp. 349-363 (3 novembre 1914).

21. Secondo questa previsione il mercato avrebbe dovuto sopperire al fabbisogno della città per dieci anni, mentre il macello avrebbe dovuto essere ampliato dopo i primi quattro anni di esercizio con altre tre gallerie di macellazione (1 per suini e 2 per bovini e ovini). Si veda la relazione dell'Ufficio Tecnico dell'ottobre 1914 in Cam, *Finanze*, Beni Comunali, cart. 287 e i disegni relativi in ivi, cartt. 286-288.

22. Il progetto ebbe larga diffusione sulle riviste specializzate. Si vedano in particolare: «Il nuovo Macello, Mercato e Scalo pel bestiame a Milano», 1914; «I nuovi impianti di Macello, Mercato e Scalo bestiame a Milano», 1914; Filippini, 1917.

23. Cfr. la ratifica della deliberazione d'urgenza della Giunta municipale per «esecuzione lavori di sterco, escavo e fondazione per gli edifici frontali del nuovo macello», approvata dal Consiglio comunale per un preventivo di 390.000 lire (*Atti del Municipio di Milano*, 1913-14, pp. 183-189, 17 settembre 1914).

24. I disegni, segnalati nella tesi di Vincenzo Falduto, sono stati ritrovati dal collettivo Macao e sono in attesa di una collocazione istituzionale.

25. La bibliografia sul liberty milanese è vasta e trascende gli obiettivi di questo lavoro. Per un quadro generale si veda comunque Bossaglia, Terraroli, 2003. Sono evidenti le affinità di gusto con la Palazzina Liberty di largo Marinai d'Italia, contemporanea alla realizzazione dei fabbricati per i servizi generali del complesso di viale Molise.

26. Si veda il contratto di appalto del 9 ottobre 1914, in Cam, *Finanze*, Beni Comunali, cart. 287. Cfr. anche «Nuovi impianti al Macello, Mercato e Scalo bestiame a Milano», 1916 e Filippini, 1920.

27. Il progetto e capitolato di appalto per i lotti II e III è approvato dal Consiglio comunale il 14 aprile 1916 (cfr. *Atti del Municipio di Milano*, 1916, I, p. 454 e sgg); il contratto viene stipulato con la Cooperativa Lavoranti Muratori il 26 ottobre 1916 e riaggiornato nell'aprile 1920 in relazione ai prezzi dei materiali. Cfr. anche i *Provvedimenti per la prosecuzione della costruzione degli impianti al nuovo macello, mercato e scalo bestiame*, approvati il 23 aprile 1920 (*Atti del Municipio di Milano*, 1920, I, p. 428 e sgg).

28. Nella documentazione della Cittadella degli Archivi emerge la presenza dell'impresa di costruzioni di Francesco Oniga Farra.

29. I lavori di realizzazione del terzo lotto e l'organizzazione del lavoro nello stabilimento di viale Molise sono illustrati in una serie di articoli dell'ingegnere Antonio Cecchi (Cecchi, 1930a, b, c; 1931) e in un lungo articolo comparso sulla rivista *Città di Milano* (Frenguelli, 1932).

30. Il filmato *Il nuovo mattatoio di Milano* (circa 30 minuti) è conservato negli archivi Rai di Roma e consultabile in rete. Alla visita del 28 settembre 1931 erano presenti il prefetto di Milano Fornaciari, il segretario del Pnf

Brusa e il vice podestà Dorici.

31. Gadda, 1939, pp. 143-157. Si veda in particolare il passo: «Ne seguì il muto brancolamento [del bestiame], contenendo l'angoscia, il malessere. Mi dico e mi ripeto che si tratta di una necessità senza alternativa, il luogo, nel sole tepido, non è altra cosa se non un mercato, uno 'stabilimento qualunque ...».

32. Negli anni del regime fascista il complesso di viale Molise venne però affidato ad una società concessionaria, mentre nel dopoguerra fu dato in gestione ad una società a capitale mista, cui nel 1978 subentrò la SO.GE.MI. Spa. Si veda per una sintesi delle vicende recenti, Aleni, Redaelli 2013, pp. 44-46.

Riferimenti bibliografici

Aa.Vv., 1912, «Progetto per un nuovo Macello a Milano», *Il Monitore tecnico*, vol. XVIII, n. 34, dicembre, p. 679.

Aa.Vv., 1914, «Il nuovo Macello, Mercato e Scalo pel bestiame a Milano», *Il Monitore tecnico*, vol. XX, n. 24, 30 agosto, pp. 458-459.

Aa.Vv., 1914, «I nuovi impianti di Macello, Mercato e Scalo bestiame a Milano», *Il Monitore tecnico*, vol. XX, n. 36, 30 dicembre, pp. 639-640.

Aa.Vv., 1915, «L'alimentazione carnea di Milano», *Città di Milano*, vol. XXXI, gennaio, pp. 1-8.

Aa.Vv., 1916, «Nuovi impianti al Macello, Mercato e Scalo bestiame a Milano», 1916, *Il Monitore tecnico*, vol. XXII, n. 12, 20 aprile, pp. 159-160.

Aleni S., Redaelli V., 2013, a cura di, *Storia e Storie dei Mercati generali a Milano*, Quattro, Milano.

Bardelli E., 1861, «Progetto del pubblico Macello e Mercato del bestiame per la città di Milano», *Giornale dell'ingegnere-architetto e agronomo*, vol. IX, p. 71.

Boriani M., Morandi C., Rossari A., 1986, *Milano contemporanea. Itinerari di architettura e urbanistica*, Designers Riuniti Editori, Milano.

Bossaglia R., Terraroli V., 2003, *Il Liberty a Milano*, Skira, Milano.

Cantalupi A., 1876, «Il nuovo Macello pel circondario esterno di Milano», *Il Politecnico*, vol. XXIV, p. 355.

Cecchi A., 1930a, «La macellazione industriale nel nuovo mattatoio comunale di Milano», *Atti del sindacato provinciale fascista ingegneri di Milano*, 8 maggio, pp. 1-18.

Cecchi A., 1930b, «Il nuovo Macello Comunale», *Città di Milano*, vol. XLVI, maggio, pp. 199-206.

Cecchi A., 1930c, «Il nuovo Mercato bestiame», *Città di Milano*, vol. XLVI, giugno, pp. 231-235.

Cecchi A., 1931, «Nuovi impianti di Macello, Mercato e Scalo bestiame della città di Milano», *Bollettino mensile dell'Ufficio di Igiene della città di Milano*, pp. 1-18.

De Finetti G., 1969, *Milano. Costruzione di una città*, Hoepli, Milano.

De Simoni G., 1885, «Il Macello pubblico e il Mercato bestiame», in *Milano Tecnica. Dal 1859 al 1884*, Hoepli, Milano, pp. 415-419.

Filippini G., 1917, «I nuovi impianti di Macello, Mercato e Scalo bestiame per la città di Milano», *L'edilizia moderna*, maggio-giugno, pp. 28-31 (e tav. XXI).

Filippini G., 1920, «I lavori del nuovo macello», *Città di Milano*, vol. XXXVI, n. 6, giugno, pp. 226-227.

Frenguelli S., 1932, «Macello e Macellazione», *Città di Milano*, marzo, pp. 118-128.

Gadda C.E., 1939, «Una mattinata ai macelli», in *Le Meraviglie d'Italia*, Parenti, Firenze.

Reggiori F., 1947, *Milano 1800-1943. Itinerario urbanistico-edilizio*, Edizioni del Milione, Milano.

Selvafolta O., 1993, «Le strutture per un progetto di modernità», in Rumi G., Buratti A.C., Cova A. (a cura di), *Milano nell'Italia liberale 1898-1922*, Cariplo, Milano, pp. 203-237.

Strada E., 1869, «Sul nuovo progetto di macello equino e sardigna», *Il Politecnico*, vol. XVII, aprile, p. 311.

Strada E., 1871, «Il pubblico macello di Milano dell'ing. A. Nazari», *Il Politecnico*, vol. XIX, p. 5.