

Milano

Una città in espansione



Milano porta alle spalle una storia complessa e ricchissima che l'ha resa leader in molte epoche, vicine e lontane. Una città capitale nei più diversi modi, a seconda delle circostanze: da capitale politica a capitale commerciale, industriale e culturale. Anche se in ritardo rispetto ad altre città europee, nel periodo post-unitario, iniziò la sua grande espansione demografica. La presenza sempre maggiore di industrie manifatturiere e artigianali attirarono un numero crescente di abitanti dal circondario.

L'affermarsi nello scenario milanese della ferrovia fornì nuovi elementi di sviluppo, che, a partire dagli anni ottanta del XIX sec., insieme all'affermarsi del tessuto industriale, fu inarrestabile per diversi decenni.

La crescita della densità urbana all'interno della cerchia dei bastioni, spinse le autorità comunali ad avvalersi di un nuovo strumento tecnico, che rimase nel tempo: il piano regolatore. La pianificazione dell'urbanizzazione, nelle diverse sfaccettature, avrà negli anni un impatto anche con i territori circostanti, tra cui Lambrate, che per molti secoli aveva conservato la sua identità di comune rurale.

Lambrate

Una nuova identità



Lambrate è sempre stata legata, anche se a volte nel ruolo di spettatrice, ai grandi cambiamenti che avvenivano nella vicina Milano. L'uso del suolo, per molto tempo quasi esclusivamente agricolo, lega Lambrate inevitabilmente al tema dell'acqua; lo stesso nome di Lambrate è legata alla presenza del fiume Lambro e il complesso paesaggio agricolo formatosi e consolidatosi nei secoli rimase intatto fino all'espansione della città di Milano.

La stessa Lambrate era in verità divisa in due parti, una inferiore e una superiore che, nonostante la vicinanza, non vennero mai a saldarsi fino agli anni venti e trenta del XX secolo. Infatti, l'indice di popolazione e di crescita dei piccoli centri come Lambrate che gravitavano intorno a Milano, era irrisiona nei confronti della grande città: nel 1751 la popolazione del comune di Lambrate arrivava solo a 592 abitanti contro i 140.000 di Milano.

Nel comune di Lambrate vi erano tuttavia altri piccoli borghi che si dividevano la gestione dei terreni limitrofi, fra questi ricordiamo le Cascine Doppie, il Casoretto, Cavriano e Ortica, senza considerare le singole cascine, come la Rosa, le quattro Acquabella e la Vallazza, la prima delle quali ancora esistente.

Questa realtà territoriale, complessa e a volte incompresa, in diversi modi andrà a essere inclusa e inglobata nel nuovo tessuto urbano di Milano e nella nuova idea di "Città"; in seguito a questo processo molto è andato perduto, ma alcuni frammenti sono ancora rintracciabili per ricostruire una sorta di filo rosso della storia del territorio di Lambrate.

L'amministrazione di Lambrate fino alla soppressione del Comune

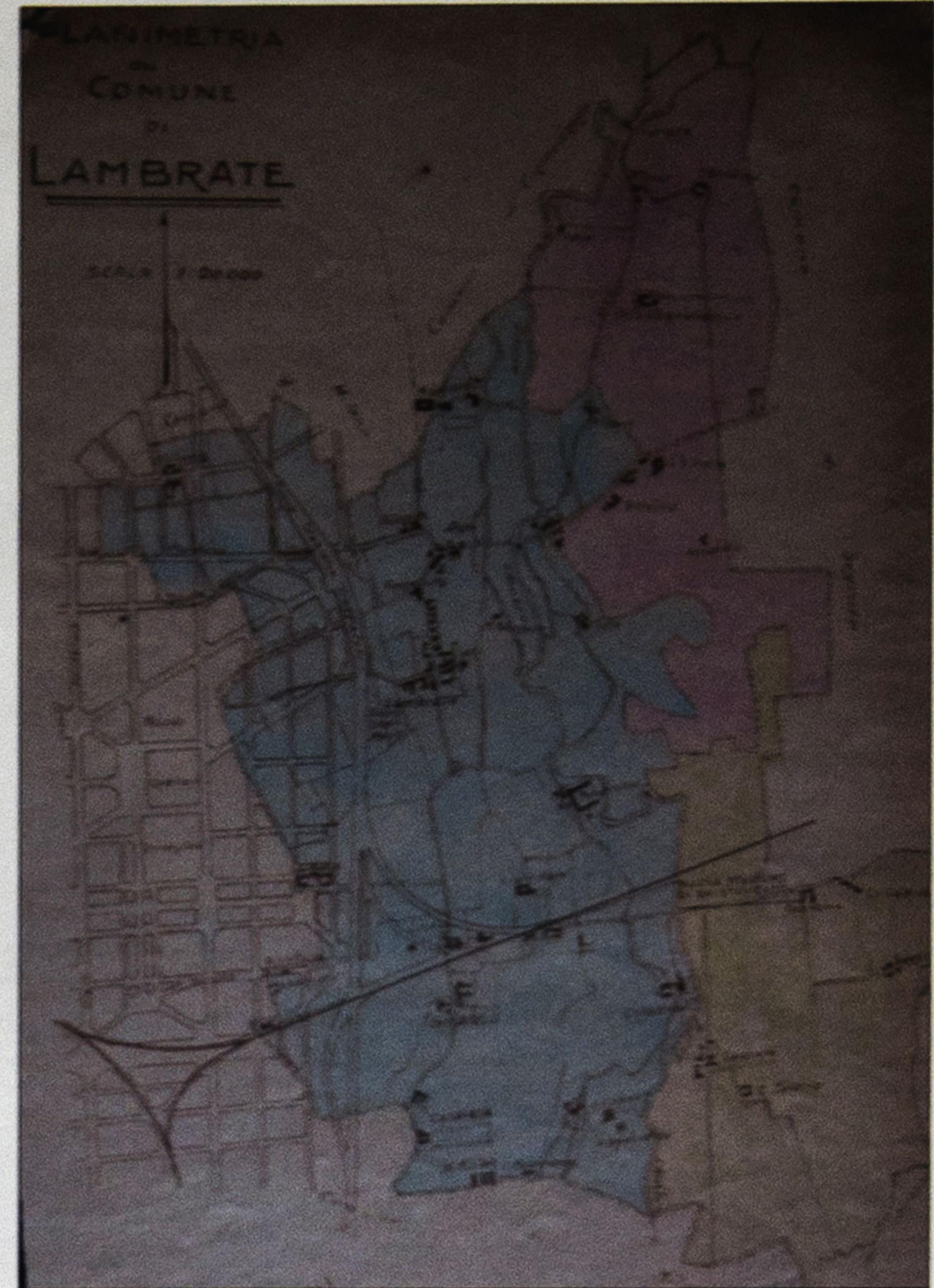
Diverse interpretazioni storiche concordano sul fatto che l'origine del toponimo *Lambrate* derivi dall'attraversamento del fiume Lambro nel suo territorio. La presenza di insediamenti umani sin dall'epoca romana trova conferma nel bronzo augusteo e nel sarcofago di marmo, trovato nel 1905 durante gli scavi per la costruzione di un edificio in via Conte Rosso, sarcofago oggi esposto nei musei del Castello Sforzesco.

Nel XII sec., durante gli scontri all'epoca dell'imperatore Federico Barbarossa, a Lambrate trovarono rifugio i milanesi esiliati provenienti da Porta Nuova e Porta Orientale (l'attuale Porta Venezia), i cui richiami si ritrovano nello stemma del comune.

Nei secoli delle diverse dominazioni, spagnola, austriaca, napoleonica e ancora austriaca, documenti amministrativi e catastali ci informano sulle circoscrizioni amministrative in cui man mano venne inserito il comune e sulle frazioni via via inglobate. Verso la fine della dominazione austriaca esse erano: *Cavriano, Casoretto, La Rosa, San Gregorio Vecchio, Acquabella, Bettolino, Casone, Malapianta e Casanova*. Nel 1853 Lambrate, che aveva allora una popolazione di 1.585 abitanti, venne inserito nel distretto II di Milano.

Lambrate conservò l'autonomia amministrativa sino al 1923, anno in cui venne assorbita dalla metropoli in virtù di due decreti governativi del settembre e del dicembre di quell'anno. L'annessione avvenne in concomitanza con altri 10 comuni del circondario milanese (Affori, Baggio, Chiaravalle, Crescenzago, Gorla-Precotto, Greco Milanese, Musocco, Niguarda, Trenno, Vigentino) allo scopo di costituire la "Grande Milano", un comune più esteso, più popolato, dove avviare un piano di sviluppo urbanistico e viabilistico curato dall'Ing. Chiodi, a capo dell'Ufficio Tecnico del Comune di Milano.

Se il Comune di Milano incentivò e sostenne il progetto di annessione, furono gli stessi comuni interessati a farne richiesta, convinti che l'assorbimento nella metropoli avrebbe portato loro vantaggi in termini di nuovi servizi e di nuove infrastrutture. Il Comune di Lambrate, già nel 1917, quindi negli anni del primo conflitto mondiale, nell'adunanza del 20 settembre di quell'anno, avviò una prima discussione in tal senso su proposta della Giunta Municipale. Già in questo periodo si faceva cenno all'«espansione della città alla periferia» e a proposte di annessione portate avanti da singoli comuni posti nell'immediata cinta esterna alla città. In quell'occasione i consiglieri lambratesi decisamente di rinviare la discussione data «da poderosità e la gravità del problema». La seduta decisiva fu quella del 16 febbraio 1919. Anche in questa occasione si richiamava il progetto generale che coinvolgeva gli altri comuni e si presentava l'ipotesi di aggregazione come opportuna e vantaggiosa. Il Consiglio Comunale votò all'unanimità per l'aggregazione a Milano, pur ponendo alcune condizioni che venivano elencate e fatte quindi rientrare nel testo di delibera posta ai voti: decentramento degli uffici del Comune di Milano, garanzie per il personale comunale, inamovibilità per cinque anni della cinta daziaria di Milano verso Lambrate, costruzione di nuovi edifici scolastici all'Ortica e nel Capoluogo, attivazione dell'acqua potabile e sistemazione della rete fognaria, prolungamento della linea tramviaria di via Porpora sino al casellato di Lambrate. L'ultimo sindaco di Lambrate, Giuseppe Vigorelli, venne eletto all'interno della seduta consiliare del 31 dicembre 1922. Il suo discorso agli amministratori e ai cittadini presenti non fa cenno all'imminente aggregazione; si annuncia invece una politica «fattiva e di pacificazione», che aveva come motto «Tutti e tutto per il paese» con toni patriottici e di fiducia nel futuro.



Planimetria del comune di Lambrate negli anni della soppressione (Archivio Civico, Milano)

Tra la soppressione del Comune e l'integrazione a Milano

Dopo l'aggregazione Lambrate entrò a far parte, così come gli altri dieci, della "Grande Milano", con il titolo di "Riparto di Lambrate", una sorta di riconoscimento istituzionale della natura di rione periferico strettamente legato alla metropoli. Le modalità di gestione della prima fase di integrazione dei nuovi territori furono motivo di dibattito all'interno del Consiglio Comunale di Milano già all'indomani del varo dei due decreti governativi. Nella fase precedente e successiva all'aggregazione, le amministrazioni dei vecchi comuni collaborarono attivamente con gli uffici competenti del Comune di Milano per la pianificazione dei processi burocratici, amministrativi e gestionali utili per il raggiungimento dell'integrazione.

Per quanto riguarda le infrastrutture, dalla documentazione prodotta e trasmessa sia dall'amministrazione di Lambrate sia da quella di Milano emerge un quadro di quelle che erano le principali problematiche presenti nel territorio. Particolamente interessante a tale proposito è una relazione tecnica del Comune di Milano precedente l'aggregazione (presumibilmente del 1921) portante il titolo *Elementi tecnici per lo studio della aggregazione del Comune di Lambrate al territorio di Milano*.

Il territorio di Lambrate aveva tre sezioni censuarie (Lambrate, Casanova e San Gregorio), che fungevano da riferimento per la registrazione delle aree che dovevano servire alla valutazione della rendita dei terreni e dell'imponibile dei fabbricati. L'imponibile più alto era quello della sezione censuaria di Lambrate.

Il comune doveva provvedere alla manutenzione delle strade comunali e vicinali. Rimanendo al territorio, il *Piano regolatore e di ampliamento di Milano*, prevedeva per il territorio di Lambrate, ad ovest della linea ferroviaria, la costruzione di nuove e ampie strade e di alcuni piazzali, per una superficie totale di circa 247.000 metri quadrati. Due anni prima dell'aggregazione risulta realizzata, nell'area a nord della via Vallazze fino alla strada delle Rottole, una serie di case isolate e villette con giardini e alcune strade private, per una superficie di circa 8.500 metri quadrati. Altre strade, pur in assenza di un piano regolatore, si presentavano come avviate e in parte realizzate al di là delle linee ferroviarie. Progetto di un certo spessore di questi anni è quello dei caselli per ferrovieri all'Ortica, grazie al quale si prospettava un notevole aumento di popolazione nella frazione, motivo per cui si richiedevano maggiori collegamenti con la città. Particolamente carente risulta la rete fognaria, con conseguenze immaginabili sul piano igienico e viabilistico.

La sede municipale era in via Vittorio Emanuele in un edificio ad uso villa di circa 155 metri quadrati, con giardino di circa 795 mq, con pavimenti in cotto, piastrelle e parquet, a seconda dei locali, riscaldato a termosifone.



La notizia dell'aggregazione degli 11 comuni è riportata nella sintesi del 1923 nel bollettino del Comune di Milano

Di fronte al municipio si trovavano le scuole, in un edificio di quattro piani e ventidue vani, costruito intorno al 1895. Le scuole non erano in buone condizioni, tanto che anche nella delibera del febbraio 1919 il Consiglio Comunale di Lambrate, indicava tra le priorità da realizzare dopo l'annessione la costruzione di nuove scuole sia nel capoluogo sia all'Ortica, anche in previsione della crescita demografica prevista dalla costruzione del nuovo quartiere dei ferrovieri.

In pessime condizioni si trovava invece l'Asilo Infantile, sito in via Principe Umberto, vicino all'Oratorio di San Faustino, presso la Stazione Ferroviaria.

Il cimitero era ubicato nella frazione di san Gregorio, lungo la strada per Pioleto. Le considerazioni sulla crescita demografica ne suggerivano un ampliamento.

Per i collegamenti con la città, si presentava come indispensabile il prolungamento della tramvia di via Porpora fino all'abitato di Lambrate, così come già espresso nella delibera consiliare del febbraio 1919.

Assolutamente necessaria era l'estensione delle condutture dell'acqua potabile e dell'illuminazione stradale. Per quest'ultima si suggerisce il superamento dell'illuminazione a gas e il cambio della società di rifornimento: dalla Società elettricità Martesana all'azienda elettrica municipale.

Per quanto riguarda l'istruzione elementare pubblica, la funzione del comune si esplicava nel pagamento degli stipendi ai maestri e nella manutenzione delle sedi. All'epoca della soppressione esistevano tre sedi scolastiche: nel Capoluogo, al Casoretto, all'Ortica, ritenute dagli amministratori insufficienti per il fabbisogno della popolazione. Una relazione tecnica del Comune di Milano risalente alla vigilia della soppressione ci aiuta a fare luce su come veniva gestito il servizio scolastico all'epoca e qual era lo stato degli edifici.

Nel capoluogo erano attive due sezioni di prima, due di seconda, due di terza e una di quarta e quinta insieme. Al Casoretto, una sezione per ciascuna delle quattro classi, mentre all'Ortica esistevano solo le prime due classi, con due sezioni ciascuna. Le prime e le seconde del capoluogo erano riunite in classi miste e seguite da una sola insegnante.

L'edificio del Capoluogo, costruito negli anni settanta del XIX sec., era costituito da sei aule (il fabbisogno era stato stimato per sette) che dovevano ospitare anche l'asilo infantile; inoltre era privo di sotterraneo e aveva servizi igienici inadeguati.

Il plesso scolastico di Casoretto, ubicato in via Porpora 70, non era di proprietà del comune ma era in affitto, e anche questo si presentava del tutto inadeguato: «pareti sottili e soffitto in cemento, imposte delle finestre e degli usci in ferro; luce sufficiente, ma scarsa cubatura, un solo gabinetto WC, cortile angusto e inutilizzabile, nessun locale di servizio».

Anche gli edifici dell'Ortica erano fatiscenti e inadeguati; alcune classi erano ospitate in una «rimessa posta in una casa oltre modo sudicia e indecente», altre erano nella frazione Casa Nova, in un locale di abitazione. Anche in questo documento si fa cenno al progetto del quartiere dei ferrovieri che doveva portare a un aumento della popolazione della frazione, fino a raggiungere i 16.00-20.000 abitanti.

L'ente che esprimeva le funzioni del comune in materia di assistenza era la Congregazione di Carità, istituto previsto dalla legge 3 agosto 1862, n. 753 sull'amministrazione delle opere pie, allo scopo di amministrare i beni destinati all'erogazione di sussidi e altri benefici per i poveri. La Congregazione di Carità, i cui membri erano nominati dal Consiglio Comunale, doveva curare anche l'amministrazione di legati e opere pie preesistenti alla legge. Le opere pie storiche esistenti a Lambrate erano l'Opera Pia Giulio Dardanoni e l'Opera Pia Annoni Galeazzo. La prima, risalente al 1595, prevedeva la distribuzione annuale di quattro doti a nubende povere del vecchio Comune di Lambrate, nelle frazioni storiche di Cavriano, Dosso, Lambrate Inferiore, Palazzetta, Polveriera, Oppio. Le nubende dovevano avere un'età compresa tra i 15 e i 35 anni e dovevano essere di «condotta morale e politica incensurabile». L'Opera Pia Annoni-Galeazzi, del 1522, prevedeva genericamente la distribuzione di sussidi ai poveri del comune.

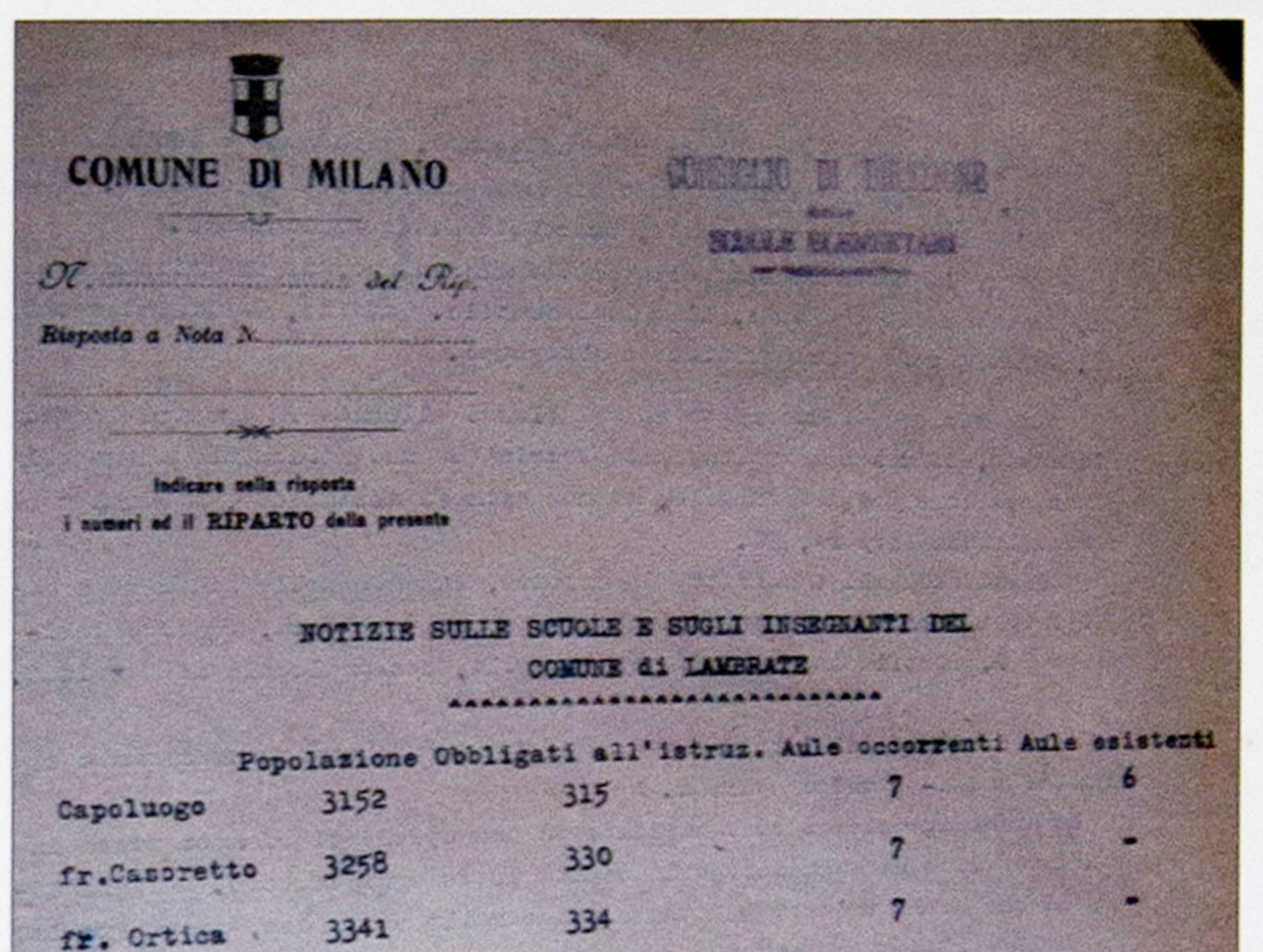
Il comune si occupava anche del servizio di patronato scolastico e dei fanciulli in generale. L'erogazione di tali servizi veniva riportata nella scheda che a fine anno era compilata nei registri scolastici. Per l'anno scolastico 1925-1926, per esempio, su 45 bambini della prima classe, otto ricevevano sussidi di materiale didattico, e ben diciassette ricevevano altre forme di assistenza, nello specifico la distribuzione dell'olio. Quattro bambini ricevevano entrambi i sussidi.



La delibera sulla soppressione del Comune (Archivio Civico, Milano)



La festa di addio al Comune di Lambrate nel 1923 nel teatrino municipale



Prospetto sulla situazione delle scuole nel comune di Lambrate negli anni della soppressione
Archivio Civico, Milano

Lambrate: il territorio e la popolazione

Dopo l'Unità, nel 1861, Lambrate si estendeva in 946 ettari e aveva una popolazione di 1671 abitanti (864 maschi e 807 femmine). L'economia era allora ancora di tipo rurale e i terreni erano coltivati principalmente a cereali e ortaggi. Qualche anno prima della soppressione gli abitanti superavano di gran lunga gli 8.000, segno di uno sviluppo progressivo nel corso degli anni, come ci confermano i dati dei censimenti nazionali:

ANNO	ABITANTI
1861	1.621
1871	1.905
1881	2.001
1901	2.795
1911	5.399
1921	8.171

Questa è invece la dislocazione degli abitanti al 31 dicembre 1924 nelle diverse frazioni e località facenti parte dell'ex comune di Lambrate, prendendo spunto dalla documentazione conservata presso l'Archivio Comunale:

Nel 1923 Lambrate non aveva superato il volto di comune rurale, soprattutto se messo a confronto con altri comuni soppressi quell'anno dove la vocazione industriale era molto più spiccata, come Affori, Greco, Turro. Dei 998 ettari di superficie totale di Lambrate, 891 erano di *superficie agraria e forestale* (il 90%) mentre solo 107 erano occupati da *fabbricati e strade*. Anche l'allevamento aveva un certo rilievo nell'economia locale, quindi sempre nel 1923 troviamo presenti 22 stalle che ospitavano 590 capi di bestiame da latte. Lo sviluppo di una Lambrate industriale fu più lento e graduale e forse non cancellò mai del tutto l'originario profilo rurale.

LOCALITÀ	ABITANTI
Località e frazioni sparse	
Acquabella (Capoluogo)	31
Battagliera (Capoluogo)	28
Biblioteca (Capoluogo)	59
Canavesa (Ortica)	45
Canova 80 (Ortica)	76
Canova 84 (Ortica)	60
Cavriano (Ortica)	167
Casanova 70	130
Casanova 74	135
Codovero	46
Colombera (Ortica)	41
Cassinetta San Gregorio (Capoluogo)	15
Composta (Ortica)	36
Costa (Capoluogo)	31
Fornace (Ortica)	26
Paglia (Capoluogo)	31
Polveriera	27
Ponzoni	17
Poveruomo (Ortica)	7
Rivetta	19
Rosa	96
Salesina (Ortica)	32
Sgoliciatica (Ortica)	32
San Gregorio	79
San Pietro (Capoluogo)	127
Sant'Ambrogio (Ortica)	21
Taverna (Ortica)	39
Torrette (Capoluogo)	22
Villanda I (Ortica)	47
Villanda II (Ortica)	47
Totale località e frazioni sparse	1.567
Rioni	
PORPORA	3.449
ORTICA	1.796
CAPOLUOGO	2.467
Totale rioni	7.712
Totali complessivo	9.279

Le località sparse prendevano in genere il nome della cascina e identificavano il territorio abitato dalle famiglie coloniche ancora impegnate nei lavori agricoli.

È evidente, come dimostra il prospetto sulla popolazione, che la crescita demografica nella parte di territorio urbanizzato (dovuta anche a un trasferimento da Milano durante gli anni della guerra) sia stata inarrestabile. Da un'analisi della provenienza di 45 bambini iscritti alla prima classe mista nell'anno scolastico 1925-1926, risulta che 17 provenivano dalle cascine e 28 dalle vie dell'ex paese. La via più rappresentata è la Conte Rosso, dalla quale provenivano ben 10 bambini di quella classe, che costituiva il nucleo centrale dell'abitato di Lambrate. Interessante notare che tre bambini dell'area urbana risultano abitare nella zona dello Scalo Merci, a testimonianza dell'importanza che ricopriva la ferrovia nel contesto sociale ed economico. Importante era anche via Vittorio Emanuele, dove erano ubicati il Municipio e le scuole elementari, dalla quale provenivano tre bambini.

La documentazione prodotta a ridosso dell'aggregazione di Lambrate a Milano, comprende anche uno schema delle strade comunali presenti all'epoca, in cui accanto all'antica denominazione è posta quella in vigore allora:

*Di Lambrate Inferiore: poi via Colombo
Di Casoretto: poi via Casoretto
Di Lambrate Superiore
Di Cavriano
Antica di Cassano. Tronco di levante
Antica di Cassano. Tronco di ponente
Di San Faustino o del Cimitero. Poi via Volta
Della Forcella. Poi via Stoppani
Della Cappelletta. Poi Vittorio Emanuele III
Di San Gregorio o Del Re
Di Crescenzago. Poi via Crescenzago
Di Casoretto
Di Casoretto. Tronco mezzogiorno. Poi via Casoretto
Delle Vallazze. Poi via Vallazze
Via Porpora
Piazza Porpora
Porpora. Prolungamento.*

In una descrizione più analitica delle strade comunali troviamo anche la via Borromei (tra la via Stoppani e la via Vittorio Emanuele o Cappelletta. Il totale delle strade comunali era di 10.438 m. La strada più lunga era quella di san Gregorio o del Re, che misurava 1.760 metri; si trattava di una via che, partendo dalla via Lambro e seguendo una direzione nord, si inoltrava verso la zona rurale, sino alla Cascina Torretta. Secondo il tecnico comunale compilatore del documento, le strade descritte si trovavano in condizione *soddisfacente* ed erano illuminate, intorno al 1920, in parte a gas in parte a elettricità. La parte sud del territorio usufruiva dell'acqua potabile proveniente da Milano lungo la strada provinciale Rivoltana, fino a raggiungere il piazzale della Stazione Ferroviaria Milano-Lambrate. Il Comune di Milano provvedeva anche per la parte nord, attingendo dall'area di via Porpora. Il tecnico, a conclusione della sua relazione, non può non osservare che «si in un caso che nell'altro l'Amministrazione Comunale [di Lambrate] è affatto estranea a tale servizio tanto che la rimanente parte degli abitanti del Comune estrae ancora l'acqua dai pozzi con pompe a mano».

Oltre alle strade comunali sopra descritte, nel territorio di Lambrate erano esistevano diverse *strade vicinali*, esterne all'abitato, che nella toponomastica richiamano le località rurali:

*Del Molino Costa
Del Molino Parasacco
Della Polveriera
Della Cascina Rosa
Del Molino Composta o Villandia II
Del Molino Codovero e Cascina Sgolgiatica
Di Casanova
Della Taverna
Della Salesina
Della Biblioteca
Della Cassinetta
Di Ponte Lupo*

Un altro *riporto* compilato dagli amministratori di Lambrate nella fase preparatoria all'aggregazione, riportante lo stato delle cose al 31 dicembre 1919, distribuisce la popolazione secondo il seguente schema:

	QUARTIERI	POPOLAZIONE
Quartiere A	Casoretto e vie adiacenti	3.258
Quartiere B	Lambrate e frazioni	3.152
Quartiere C	Ortica e frazioni	3.341
	TOTALE	9.751

La frazione di Casoretto, una parte del quale era storicamente sotto il comune di Milano, era un borgo che ebbe nei primi decenni del secolo scorso un forte sviluppo, demografico, edilizio e viabilistico. Tra gli interventi di edilizia popolare ricordiamo quelli della *Cooperativa milanese case e alloggi* che costruì villette per i lavoratori associati. Anche la Società Umanitaria, da sempre attiva su questo fronte, promosse, su progetto di Giovanni Broglio, la costruzione di dodici fabbricati sopraelevati, di 3-4 piani disposti intorno a una corte centrale, per 214 famiglie operaie, visibili al civico 65 di viale Lombardia, dei quali quest'anno si festeggerà il centenario. Il complesso aveva diversi servizi in comune con gli edifici del *Quartiere Lulli*, che inaugurò l'attività dell'Istituto per le case popolari ed economiche di Milano. Il vasto complesso, progettato da Giannini Ferrini e Arnaldo Scotti, è composto di edifici a quattro piani e da un casellato per servizi, per un totale di 3.300 vani.



Via Conte Rosso a Lambrate nel 1915



Trattoria Miralago, in una cartolina del 1919, in via ronchi 24 a Lambrate definita "la Venezia del milanese"



Via Bassini in una foto degli anni trenta



Ancora all'inizio del novecento il territorio di Lambrate era essenzialmente agricolo



Fino al grande sviluppo di Milano degli anni venti e trenta Lambrate appariva come un insieme di caselli in mezzo all'aperta campagna

Ortica: una frazione "centrale" di Lambrate

La frazione di Ortica può vantare l'origine medievale della chiesetta dei Santi Faustino e Giovita, ma il piccolo centro abitato si creò solo in epoca moderna, e divenne frazione di Lambrate solo dopo l'unità. La chiesetta sorgeva isolata all'incrocio tra la Rivoltana e la strada che da Lambrate scendeva a Cavriano; la sua posizione le permetteva di essere frequentata sia dai contadini del luogo sia dai pellegrini di passaggio in entrata e in uscita da Milano. L'ufficio delle celebrazioni era affidato al Capitolo Minore del Duomo di Milano, che possedeva molti altri terreni nella zona grazie alle numerose donazioni; non era raro che le celebrazioni nella chiesetta coincidessero con il periodo di riscossione dei tributi dei campi circostanti.

All'interno della Chiesetta è conservato l'affresco della Madonna delle Grazie, risalente al XIII sec., e vanto per la Chiesa poiché ne attesta l'antichità, ma è nell'agosto del 1979 che venne alla luce un reperto ancora più interessante.

Poiché la pioggia battente rischiava di danneggiare l'Affresco della Madonna, si decise di staccarlo dalla parete al fine di preservarlo. Dopo la sua rimozione emersero sull'intonaco sottostante dei graffiti che solo a seguito di accurati studi si rivelarono di grande importanza.

Il paleografo Giuseppe Bonfanti si occupò dell'interpretazione dei segni in scrittura carolina:

haec (h) praecatio (p segnata che si legge pree) est (E) + Anno MCLXXXII X2
mensis aprilis (p si legge pri) ut clementiam (clm) dei teneamus (ten)

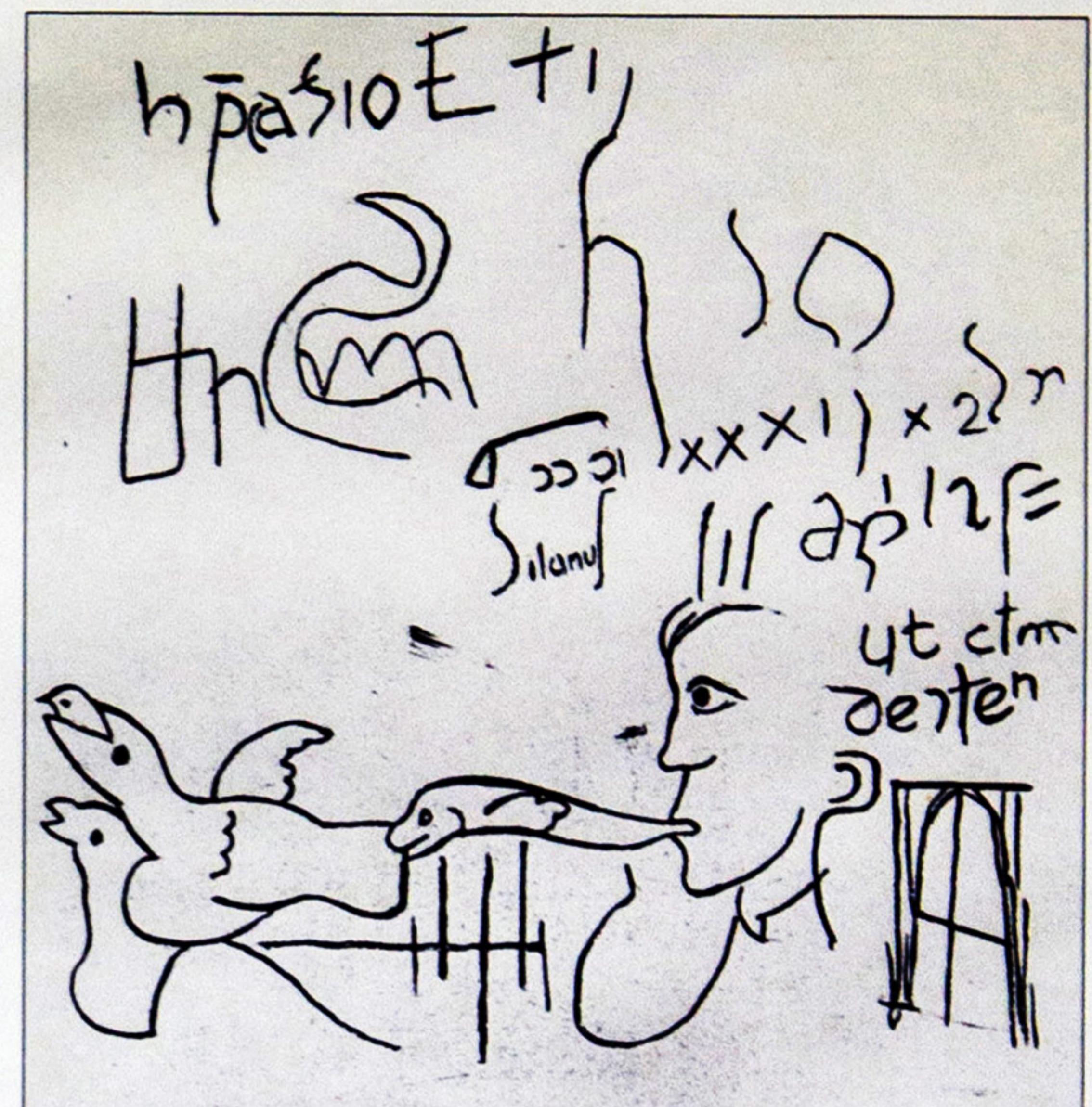
*Questa preghiera è per il Signore, anno 1182 il 12 di aprile,
per chiedere la clemenza di Dio.*

Diversi disegni accompagnano il testo e ci ricordano alcuni tratti caratteristici del contado, un fiume che scende dalle montagne, un'anguilla, uccelli selvatici, tutti parte integrante della vita quotidiana dei contadini della zona; altro elemento molto interessante è la porta che compare in basso a destra, che forse esprime il desiderio di un "ritorno": infatti nel 1162, in occasione degli scontri durante la campagna del Barbarossa, molti degli abitanti milanesi delle porte Orientale e Nuova esilarono a Lambrate.

La chiesa, nel XIX sec. restò progressivamente isolata a causa dei viadotti ferroviari, si trova oggi in uno snodo di notevole traffico veicolare che discende dal cavalcavia adiacente, al punto che raramente si riesce a notarla con la dovuta attenzione; attualmente è in fase di restauro. L'Ortica fu sede di una stazione ferroviaria lungo la Ferdinandea del 1846 e anche dopo lo spostamento della stazione viaggiatori a Lambrate (negli anni venti) rimase stazione di smistamento e sempre in zona venne edificato il quartiere dei ferrovieri, che contribuì ad incrementare la popolazione residente.



Disegno della Chiesa dei Santi Faustino e Giovita



Le case popolari

Il tema della casa popolare per i ceti svantaggiati aveva cominciato a farsi sentire dalla fine dell' 800' quando la densità del centro storico aveva raggiunto valori altissimi e si imponeva una nuova pianificazione delle zone periferiche secondo standards di densità molto inferiore.

L'attenzione verso i ceti svantaggiati non fu così facile; anche da un punto di vista statale si dovette aspettare il 1906 con la legge Luzzati per avere delle facilitazioni fiscali a favore di quegli enti che edificavano case "popolari". Non è un caso che uno dei primissimi quartieri moderni popolari, quello di via Mac Mahon, fosse del 1908 di cui recentemente è stato festeggiato il centenario. Ma la situazione non era così semplice; questi quartieri spesso erano proprio ai confini della città e non sempre erano dotati dell'allacciamento alle opere di urbanizzazione primaria.

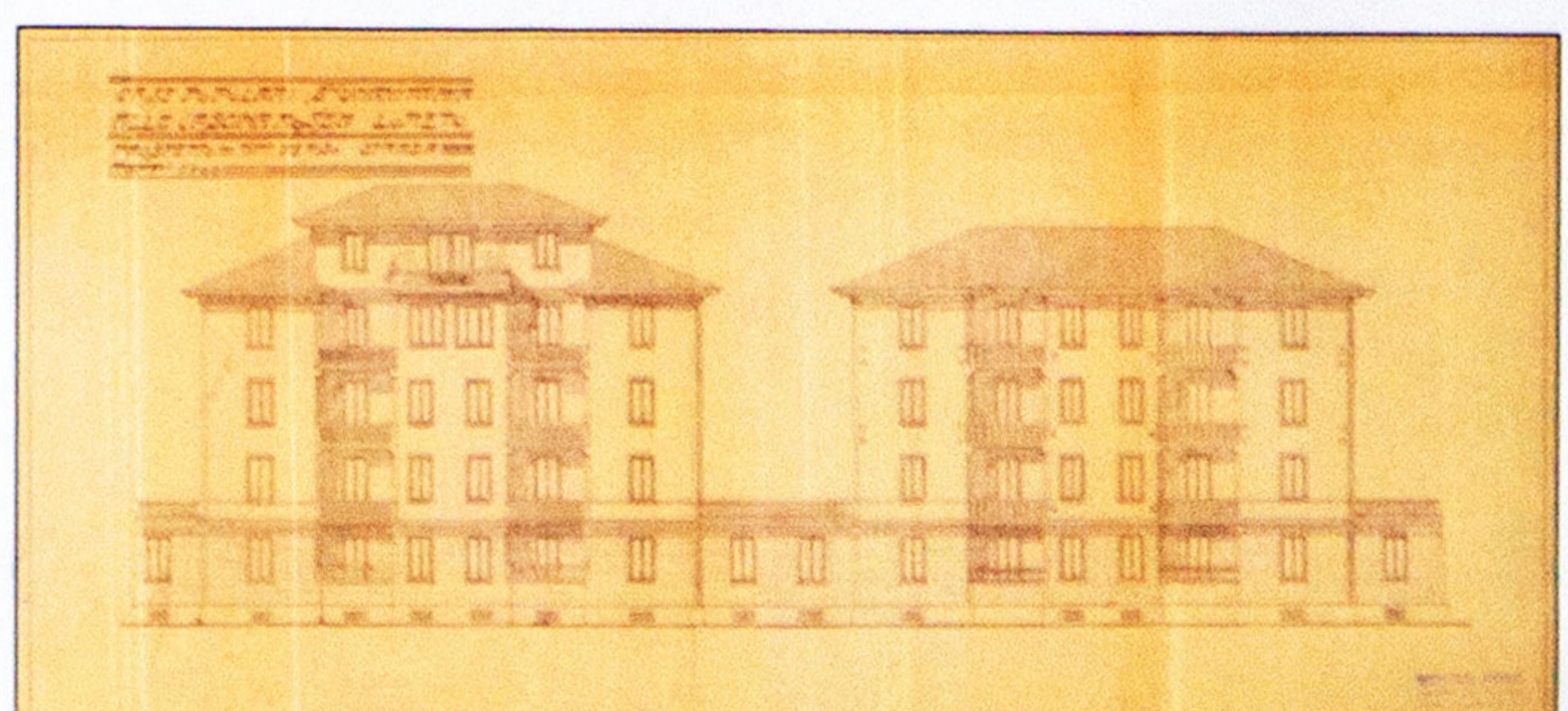
Nella zona di Lambrate, in fondo a viale Lombardia, nel 1909, la Società Umanitaria costruì il primo quartiere popolare di Milano est, detto "quartiere delle rottolle"; esso si collocava quasi in aperta campagna e quindi insieme alle case si costituirono degli "orti operai" coltivati dalla popolazione che man mano si stabilì nel quartiere.

Progetto straordinario per l'edilizia popolare dell'epoca; ogni appartamento era provvisto di un servizio minimo e la tecnologia adottata era stata quella del cemento armato in travi e pilastri, per quei tempi avveniristico. Il progetto è firmato Giovanni Broglio, straordinaria figura di progettista militante nell'Ufficio Tecnico Comunale, che nel primo scorcio del XX sec. fu protagonista nella progettazione dell'edilizia popolare. Questa tematica, a causa della costante crescita demografica, sarà centrale per Milano nei decenni successivi e si confronterà anche con l'esperienza razionalista.

Il viale Argonne per tutti gli anni 20' e 30' sarà luogo di molte abitazioni ad uso popolare che ancora adesso identificano il quartiere.



Quartiere popolare di viale Lombardia, 1909 (Archivio Storico Società Umanitaria)



progetto originale del quartiere di viale Lombardia (Archivio Storico Società Umanitaria)

Arrivano le infrastrutture e i servizi

La ferrovia è una realtà storicamente legata a Lambrate e ne ha determinato in gran parte il suo sviluppo.

Già negli anni 1836-37, sotto la dominazione austriaca, si iniziò a pensare a un progetto ferroviario per il Lombardo-Veneto, allo scopo di mettere in comunicazione Milano e Venezia. Il primo tratto Milano-Treviglio, la *linea ferrata Ferdinandea*, realizzato nel 1846, segnò la costruzione della storica stazione all'Ortica, edificio ancora visibile.

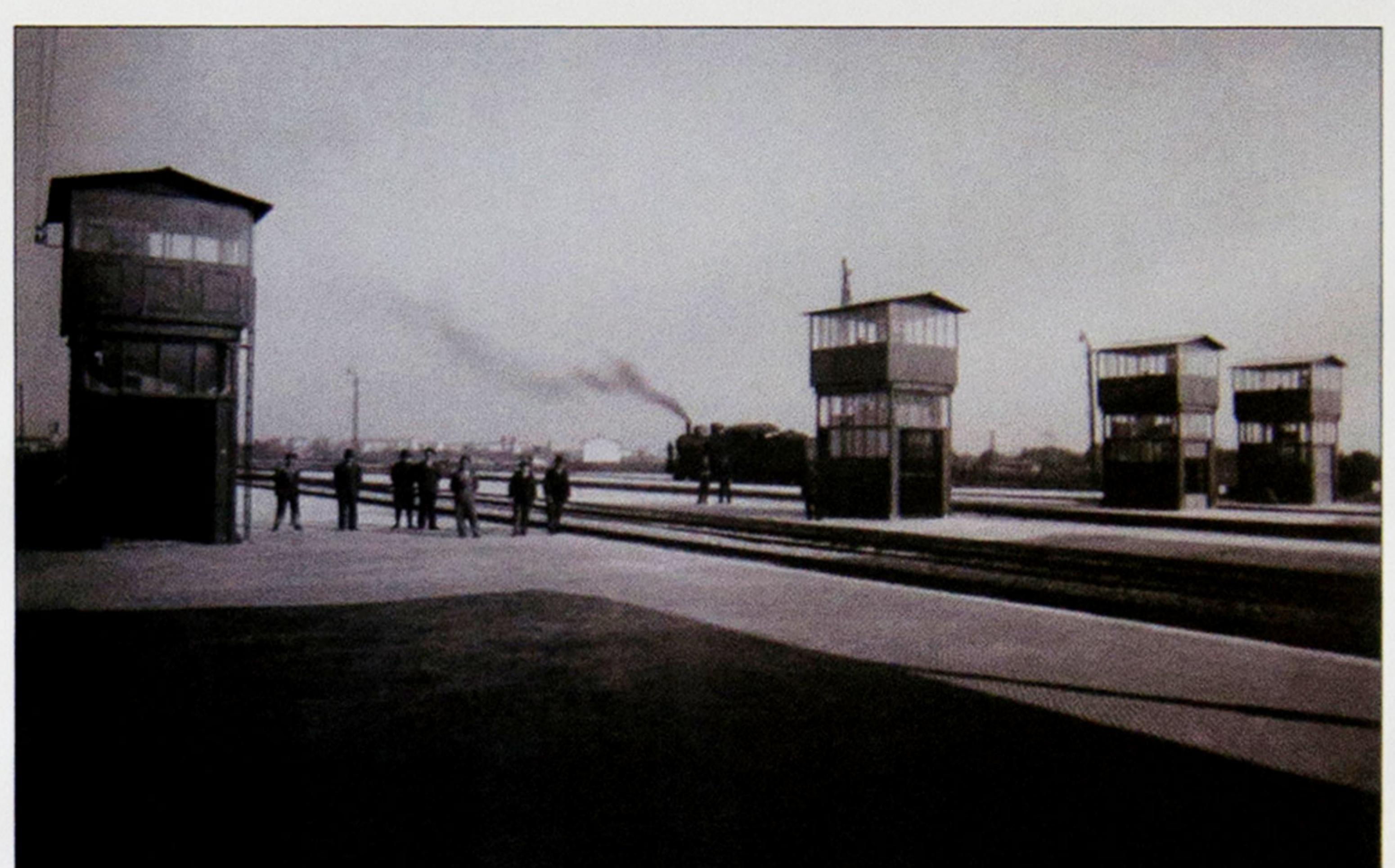
Con l'entrata in funzione della prima Stazione Centrale, in piazza della Repubblica, nel 1859, sulla linea per Treviglio venne a confluire anche il traffico su rotaia proveniente da ovest, senza però creare nuovi tracciati ferroviari, almeno sino al Piano Regolatore Masera del 1912. Proprio in quell'anno gli ingegneri Angelo Pavia e Giovanni Masera, pianificarono un nuovo anello ferroviario di ampio respiro, che avrebbe dovuto collocarsi, occupando ampie superfici, nel territorio di Lambrate, per consentire i progetti di edificazione nelle aree più centrali lasciate libere. Una nuova e grande stazione avrebbe dovuto assicurare il collegamento dei viaggiatori con le aree più centrali della città di Milano.

Fu quanto si realizzò. A partire dalla fine del secondo decennio del sec. XX, si iniziò infatti a mettere mano al terrapieno della ferrovia. Nel 1923 entrò in funzione lo scalo merci di Lambrate e un'ampia zona retrostante l'Ortica venne adibita allo smistamento dei treni e al deposito delle locomotive; contemporaneamente si ultimò la stazione di Lambrate per il trasporto dei passeggeri. Negli stessi anni venti si realizzò il quartiere dei ferrovieri nella frazione dell'Ortica, modificando in parte profilo rurale della frazione.

Tra la fine degli anni venti e i primi anni trenta del secolo scorso, l'anello ferroviario venne completato nell'area sud di Milano, favorendo in molte zone periferiche, come Lambrate, lo sviluppo di insediamenti industriali, con influssi anche nello sviluppo demografico. Con il nuovo sistema ferroviario vennero demoliti i vecchi terrapieni interni e vaste superfici furono rese edificabili. Significativa fu la sistemazione di viale Argonne, dove appena pochi anni prima passava la ferrovia per Treviglio.



Viale Argonne a giardino, 1931 (Civico Archivio Fotografico, Milano)



La stazione di Lambrate, anni trenta.



La piscina Ponzio in costruzione, 1929



Il Campo Sportivo Giuriati, 1930 (Civico Archivio Fotografico, Milano)

La realizzazione del quartiere di città Studi, pose il problema della pianificazione e realizzazione di opere pubbliche. È in quest'ottica che si inserisce il progetto per la realizzazione della piscina Ponzio, per il quale il comune di Milano, acquistò nel 1928 un'area adiacente al Politecnico da poco costruito. Il progetto venne eseguito dall'ing. Luigi Lorenzo Secchi e fu completato in tempi rapidissimi tra il 1929 e il 1930. La superficie della piscina superava i 4.000 mq. e rientrava tra le più ampie d'Europa. Un altro elemento in cui si rivelò l'ingegno di Secchi fu la predisposizione di un sistema di pompe che prelevava l'acqua necessaria dalla falda sottostante e che attraverso la depurazione veniva immessa nella vasca; per l'epoca un'assoluta novità tecnologica. La piscina ebbe un ampliamento nel 1934, con nuovi spogliatoi e la messa a punto della vasca per accogliere le manifestazioni sportive, adeguamenti necessari visto il successo della struttura, sempre affollata, che attirava bagnanti anche dalle zone centrali della città. Fin dal 1929, la piscina venne dedicata a Guido Romano, eroico atleta caduto durante la prima guerra mondiale.

Nella stessa zona della piscina, venne costruito, tra via Ponzio e via Golgi, il campo sportivo Giuriati, da inserire nel nuovo quartiere. L'acquisto del terreno interessato venne effettuato nel 1926 dal Comune di Milano mentre la fase progettuale e cantieristica fu seguita sempre da Secchi, che si specializzò, in un certo senso, nel campo dell'edilizia sportiva. Già nel 1929 il terreno venne ripulito e livellato per la realizzazione della pista, mentre si dovette aspettare il 1931 per la realizzazione degli spogliatoi e delle tribune. Durante l'occupazione tedesca il campo fu usato per le fucilazione dei partigiani e ancora ne porta memoria attraverso alcune lapidi. Nel 1956, quando si mise mano al nuovo anello di San Siro, si decise di smontare la copertura in acciaio dello stadio e di rimontarla per dare copertura alla tribuna del Giuriati, fino ad allora esposta alle intemperie. Negli anni successivi, con la riformulazione dei criteri internazionali delle piste sportive, subì parziali modifiche. Il nuovo Giuriati si trova ancora oggi in via Valvassori Peroni, mentre quello storico fu ceduto dal Comune di Milano all'Università alla fine degli anni sessanta, per consentirle di allargare il proprio campus.

Le Cascine Doppie

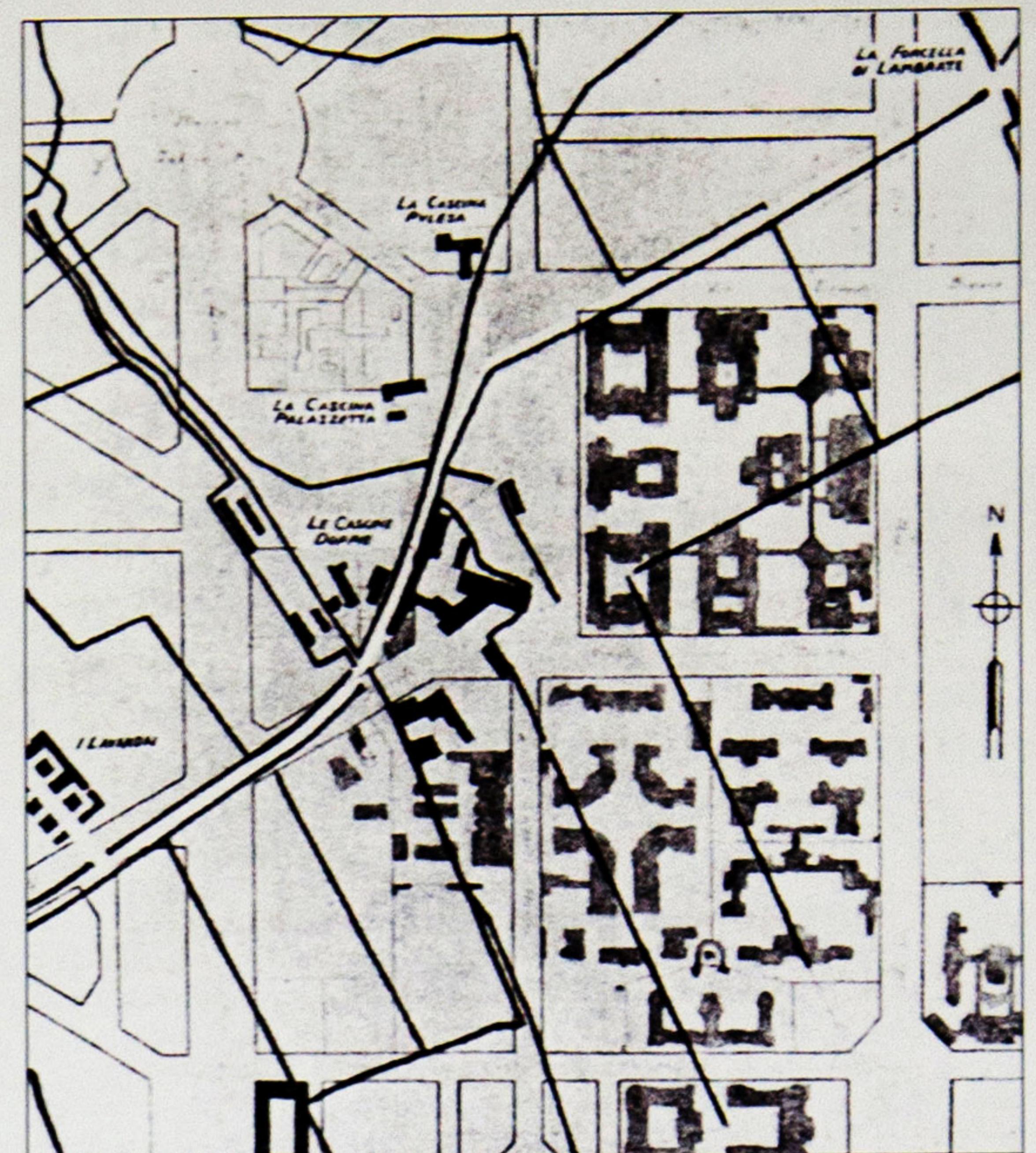
L'area in cui sorge il Politecnico era compresa nella località Cascine Doppie, toponimo che costituiva un vero e proprio agglomerato rurale con cascinali e osterie, meta di gitanti fuori porta raggruppate intorno a un oratorio che sorgeva al posto dei viali e degli attuali giardini di piazza Leonardo da Vinci. La strada delle Cascine Doppie era un'arteria suburbana che, uscendo dalle vicinanze dell'attuale porta Venezia, attraverso l'odierna via Nino Bixio, con un proprio percorso arrivava alla Forcella di Lambrate per poi biforcarsi e raggiungere le due Lambrate, Inferiore e Superiore; da qui la strada proseguiva poi per Pioltello. È probabile che in origine le Cascine Doppie fossero un borgo rurale sparso per i Corpi Santi.

Nei pressi delle Cascine Doppie, ancora all'inizio del XX sec. esistevano delle lavanderie, che sfruttavano per la loro attività le numerose rogge presenti nel territorio.

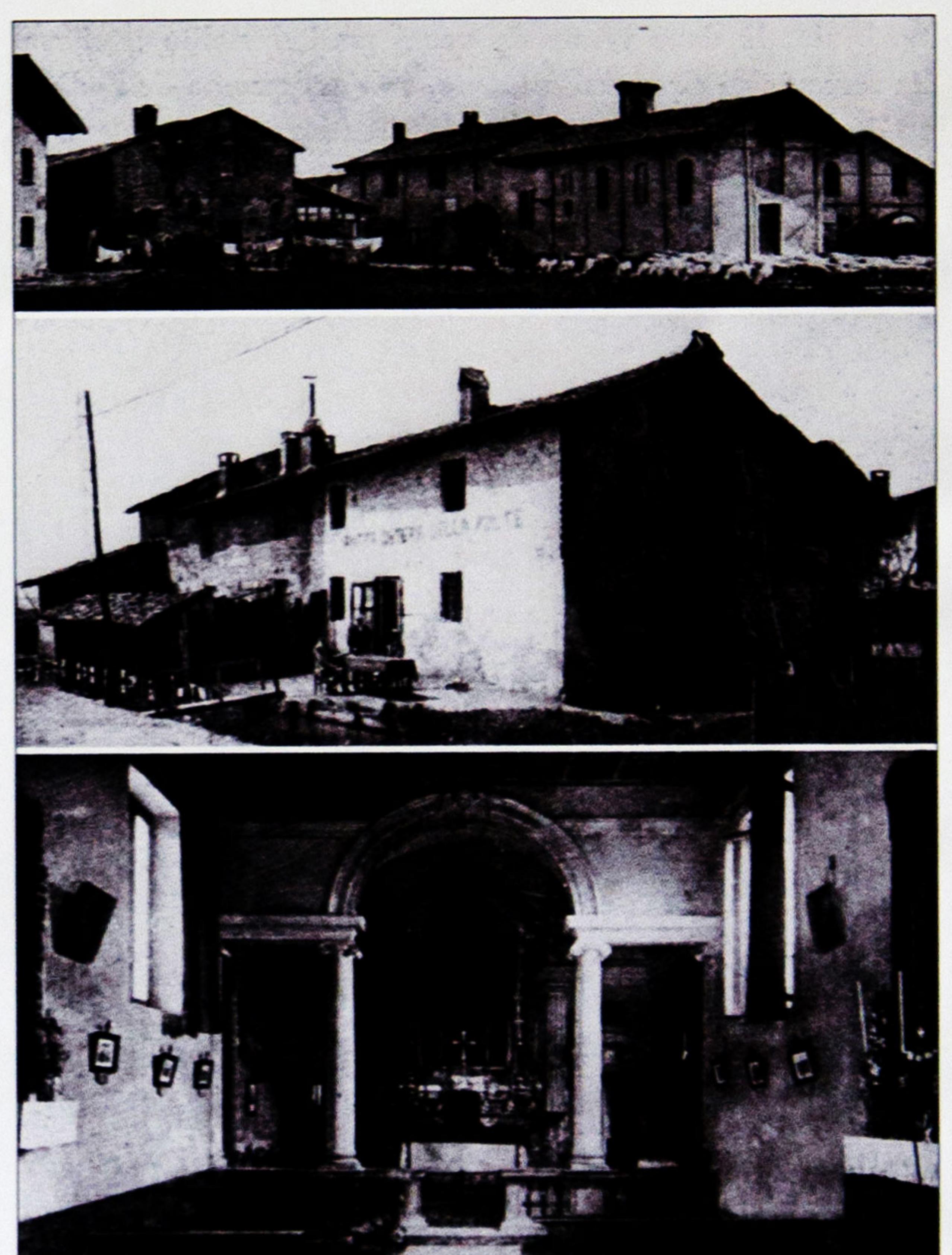
Nel complesso delle Cascine Doppie fu eretto l'Oratorio dei Santi Fermo e Rustico, fatto costruire, a partire del 1604, a sue spese da don Giacomo Robbio, la cui famiglia possedeva diversi beni nella zona. Motivo del gesto era offrire un'assistenza spirituale agli abitanti della zona, garantita dalla presenza di un sacerdote per la celebrazione delle funzioni religiose. Il fondatore precisava che l'oratorio non doveva essere mai abbandonato e le celebrazioni dovevano continuare anche dopo la sua morte, così lasciò i suoi beni al Luogo Pio della Carità di Milano, affinché ne rispondesse come esecutore; per tutto il XIX secolo niente venne modificato rispetto a queste volontà.

Le cose cambiarono con il nuovo secolo e con la crescita urbanistica ed edilizia che compromise l'attività dell'oratorio in maniera irreversibile. Se i primi rischi arrivarono con l'esposizione universale del 1906, ciò che segnò davvero la fine dell'oratorio fu il progetto di Città degli Studi, sostenuta dall'allora sindaco Mangiagalli. Durante la prima guerra mondiale il cappellano incaricato delle celebrazioni religiose partì per il fronte e nell'oratorio vuoto trovarono ospitalità molti feriti, come dimostrano le richieste per l'uso del uso magazzino fatte dalla Croce Rossa alla Congregazione di Carità di Milano, che aveva la gestione del lascito testamentario. Lo stato dell'oratorio iniziò a degradare a partire dalla fine del XIX sec. e il degrado era piuttosto avanzato quando si cominciò a parlare della sua demolizione insieme al complesso circostante.

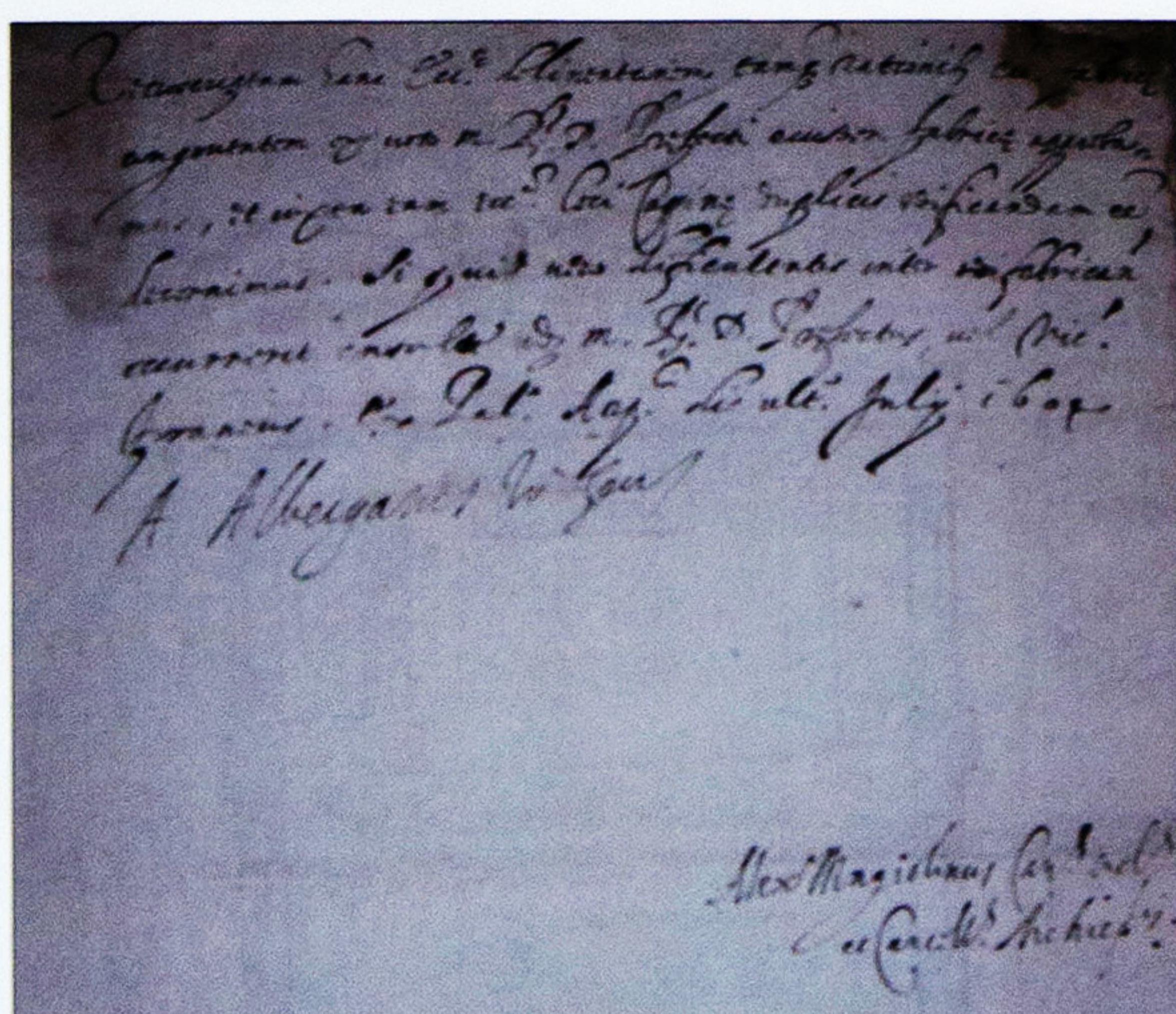
Concluso il conflitto, la Congregazione di Carità concesse il nulla osta necessario e il Comune decretò la scomparsa dell'oratorio, che venne demolito in tempi molto rapidi nel febbraio del 1919. Ne sorse una vera controversia tra la Fabbriceria della Chiesa Parrocchiale del Santissimo Redentore da una parte e Congregazione di Carità e il Comune di Milano dall'altra, che portò nel 1923 a una transazione, nella quale Congregazione di Carità e Comune di Milano si impegnarono entrambe a versare una somma come risarcimento per l'avvenuta demolizione e a costruire una nuova chiesa nella nuova Città Studi.



La ricostruzione di dove sorgevano le Cascine Doppie, a destra il Politecnico

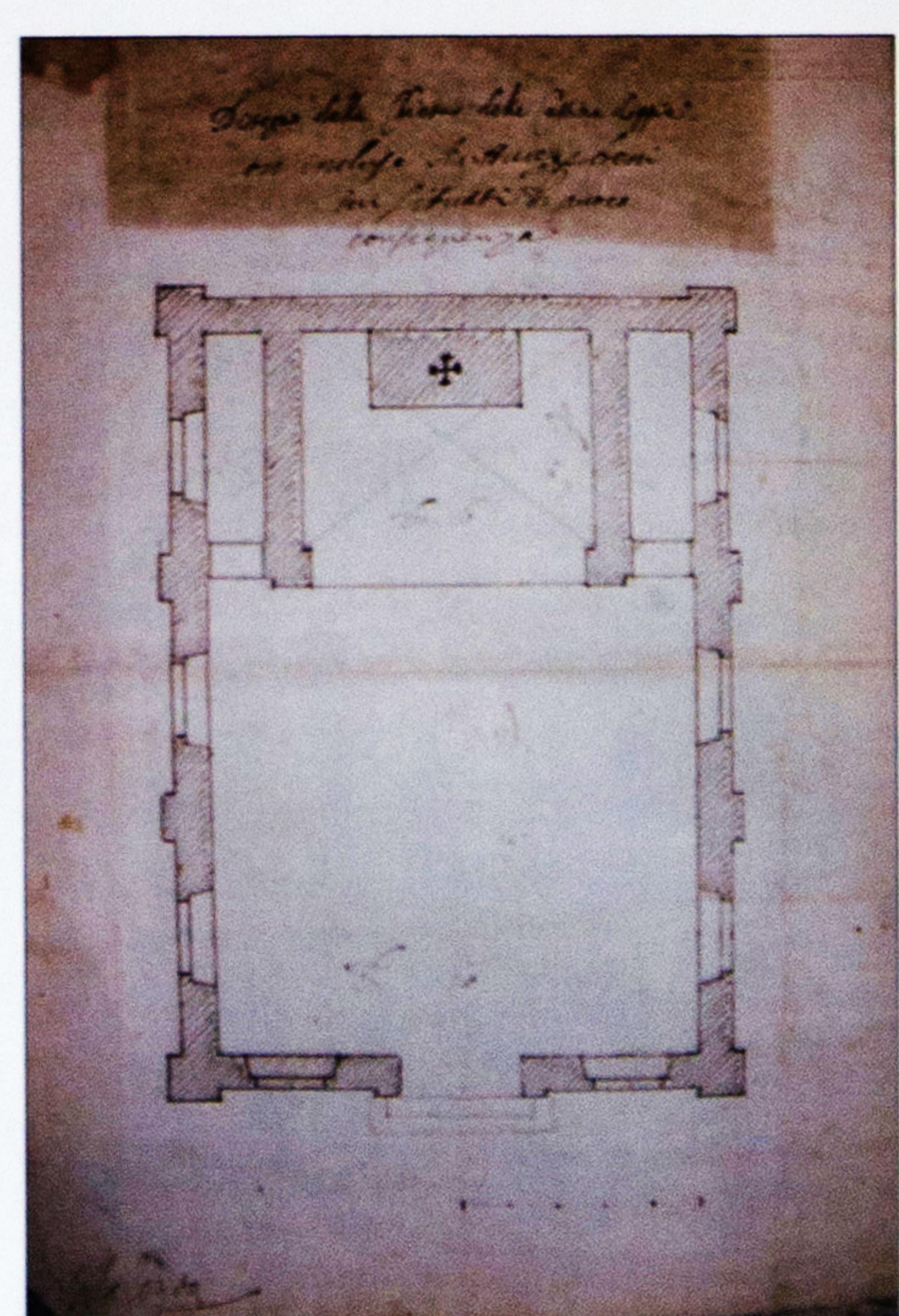


Due foto delle Cascine Doppie e l'interno dell'oratorio prima della demolizione



Sono qui riportati rispettivamente a sinistra e a destra due dei documenti, conservati presso l'Archivio dei Luoghi Pii Eelemosinieri di Milano, sulla fondazione dell'Oratorio dei Santi Fermo e Rustico. Da una parte il benestare dell'Arcivescovo di Milano Maggiolini dall'altra la pianta di progetto del piccolo oratorio.

Datati entrambi 1604 precedono l'avvio del cantiere, la pianta a destra è stata approvata da Giovanni Ambrogio Mazenta, uno dei grandi architetti a servizio di Federico Borromeo, in basso a sinistra è riconoscibile la firma; le misure, data l'epoca, si effettuavano ancora in braccia.



Il Politecnico e gli "Istituti di Alta Cultura"

La nuova Città degli Studi sorse in un'area che aveva conservato per molto tempo un profilo rurale, "vocazione" verrà superata da progetti di diversa natura e diversi livelli che miravano ad un'espansione urbanistica, edilizia e demografica della città di Milano.

Il progetto del Politecnico rientrava in un ampio disegno di ammodernamento di istituti di studio superiore, che prevedeva sia il recupero di alcuni edifici sia l'edificazione di nuovi. E' in questo clima che venne fondata nel 1912 un'Associazione per lo sviluppo dell'Alta Cultura, che si prefiggeva come obiettivo principale l'erezione del nuovo politecnico. Il progetto trovò il sostegno di molti, tra cui il marchese Ettore Ponti, il conte Emanuele Greppi (presidente del Consiglio Comunale) e naturalmente Luigi Mangiagalli, allora sindaco di Milano. Si voleva il trasferimento nel nuovo complesso di tutte le sedi universitarie e non solo di quelle scientifiche anche se quest'ultimo punto non venne realizzato. Nel 1925 infatti lo stesso Mangiagalli inaugurò l'Università degli Studi nella sede attuale (che inglobò anche alcune sedi di medicina lasciandole quindi vicine all'Ospedale Maggiore) e l'Accademia di Belle Arti rimase nella sede storica di Brera. Il progetto fu comunque sostenuto su più fronti a cominciare dal Comune di Milano che mise a disposizione a titolo gratuito 150.000 metri quadrati di terreno nell'area delle Cascine Doppie. A questi si aggiunsero altri 15.000 metri quadrati ceduti dai Fratelli Ingegnoli per la costruzione dell'Orto Botanico. Governo nazionale, Comune e provincia di Milano, Camera di Commercio e Cassa di Risparmio delle Province Lombarde ci misero invece i fondi necessari.

Nel 1913 un'apposita legge istituì un consorzio per la "costruzione della Città degli Studi". Il progetto di massima era a carico degli architetti Gaetano Moretti e Augusto Brusconi, mentre un ufficio tecnico istituito per l'occasione sviluppò i progetti esecutivi veri e propri.

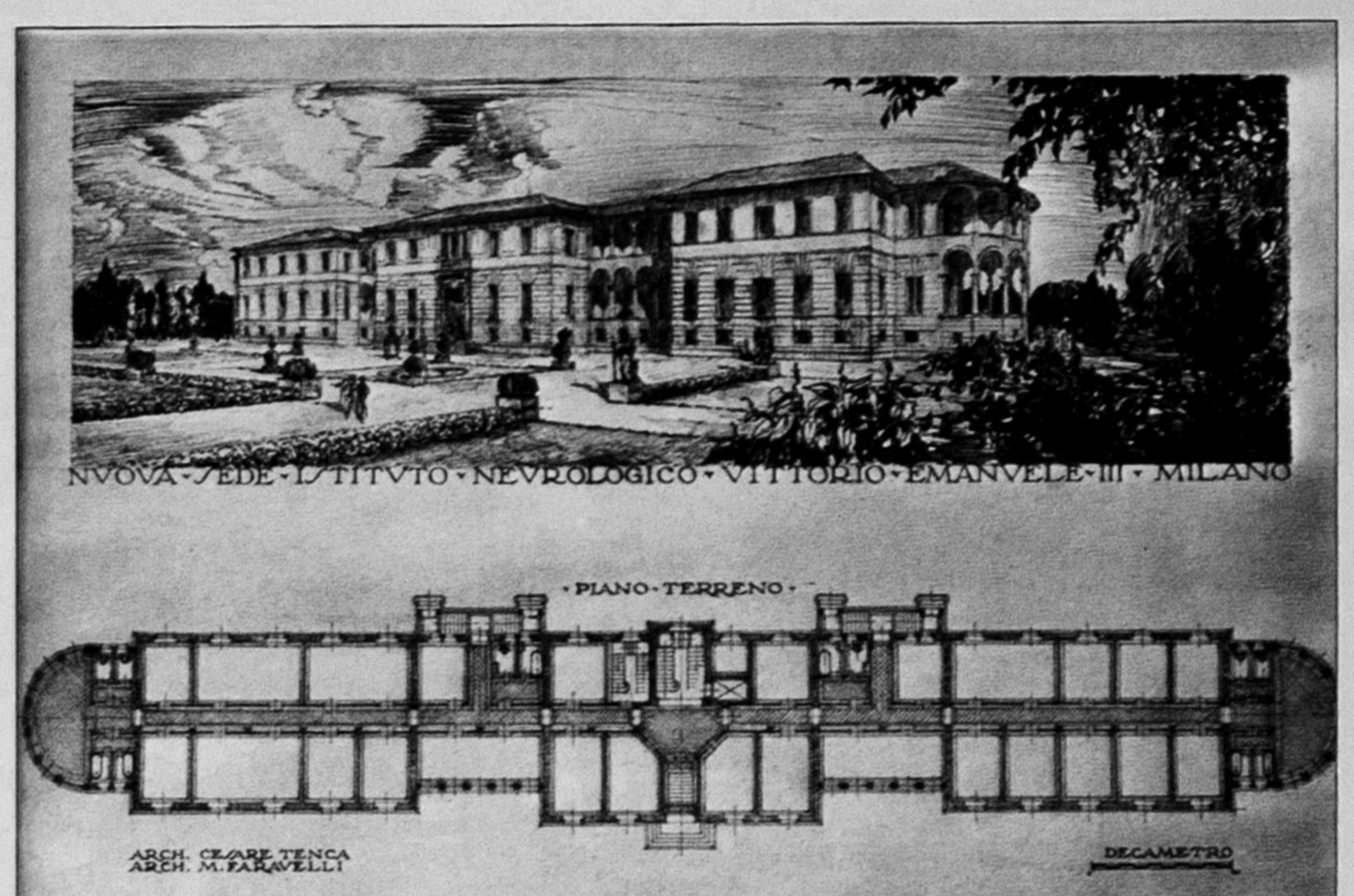
Verso la fine del 1915, precisamente il 6 novembre, ci fu la posa della prima pietra delle fondamenta della Direzione del Regio Istituto Superiore Agrario.

La prima guerra portò inevitabilmente a una stasi dei lavori che ripresero nel 1919 con i fabbricati del Politecnico e da questo momento ci fu una vera accelerata: l'11 aprile del 1922 il re visitava i cantieri in stato di avanzamento, nel 1926 ci fu il completamento dei fabbricati e nel 1927 la messa a punto dei laboratori scientifici, fino ad arrivare al 22 dicembre del 1927, con l'inaugurazione dell'edificio. Negli stessi anni vennero ultimati: l'Istituto di Chimica Industriale, la facoltà di Agraria, quella di Veterinaria, l'Istituto Neurologico Besta, l'Istituto dei Tumori.

Gli interventi sopra illustrati, insieme ad altre opere contribuirono ad avviare un ampliamento anche della rete viabilistica. Lo spostamento della Stazione Centrale nell'attuale area negli anni 1930-1931, consentì ad esempio la costruzione di una serie di viali lungo i quali sorse un edificio di tipo residenziale. Lo stesso accadde lungo la cerchia esterna (i viali delle regioni che delimitò il perimetro urbano della città: viale Lombardia, viale Romagna, viale Campania).



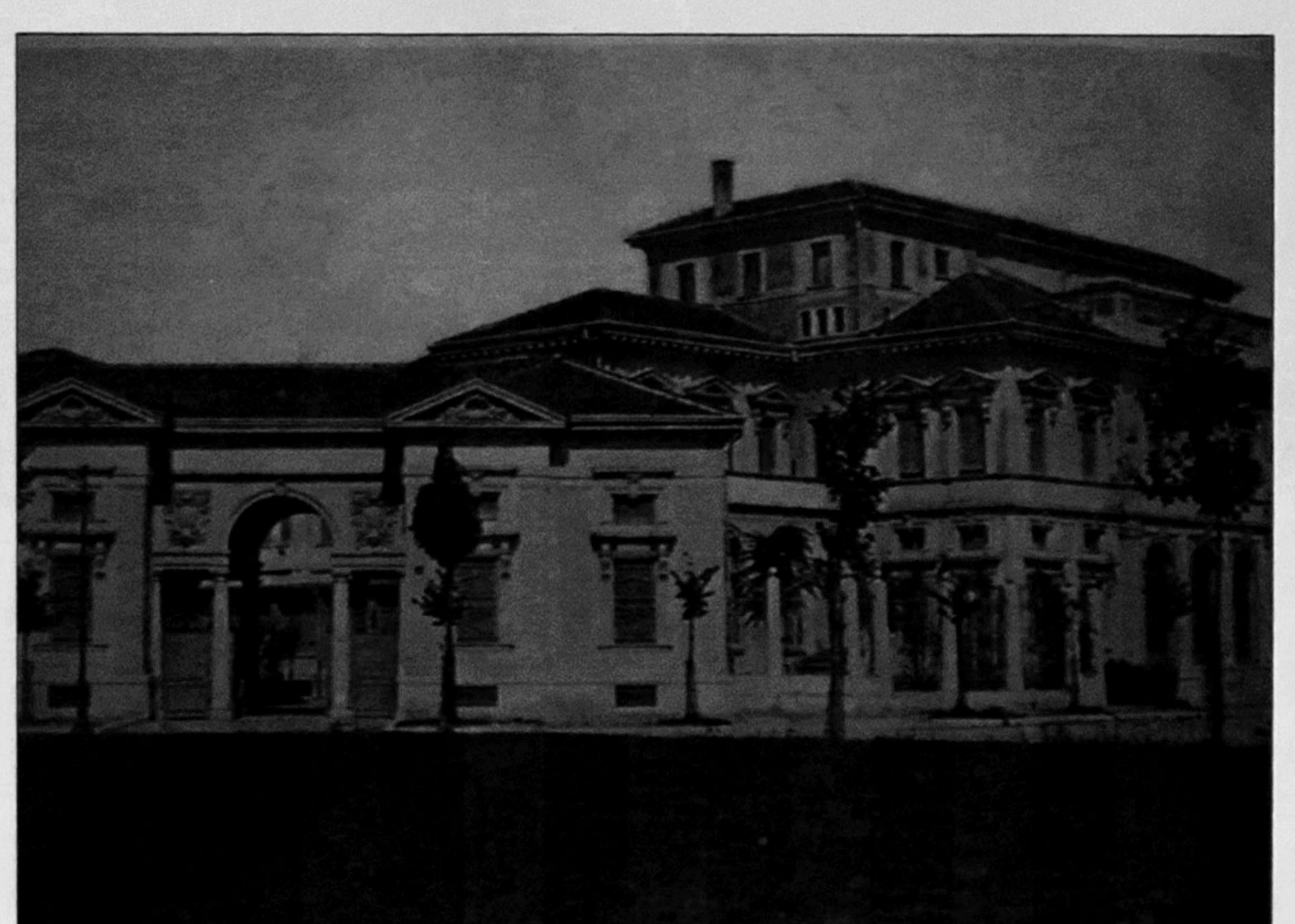
Il Politecnico da Piazza Leonardo Da Vinci, (Civico Archivio Fotografico, Milano)



Progetto originario dell'Istituto Neurologico Besta (Archivio Storico Istituto Neurologico Besta)



viale Romagna ormai edificata, 1931 (Civico Archivio Fotografico, Milano)



Istituto per lo studio e la cura dei tumori da poco inaugurato

Fu sempre il sindaco di Milano Luigi Mangiagalli che sostenne e incentivò la costruzione dell'Istituto dei Tumori di via Venezian. Il complesso, affidato agli architetti Ferrini e Monticelli, vide la posa della sua prima pietra nel 1925, quando i cantieri di Città Studi procedevano a pieno ritmo, alla presenza di Vittorio Emanuele III, al quale fu dedicato nella sua fase iniziale. Di grande dimensioni e modernità per l'epoca, l'istituto entrò a regime completo nel 1928, con l'arrivo dei moderni macchinari diagnostici e di cura. Durante la seconda guerra, mentre le bombe incombevano su Milano, l'intera struttura e il personale vennero trasferiti a Trezzano sul Naviglio, per tornare a guerra conclusa in via Venezian. Con il ripristino delle strutture si sopraelevavano i corpi edili per ricavare nuovi spazi. Negli anni sessanta e settanta nuovi ampliamenti compromisero in parte la struttura originaria. Uno dei due grandi fabbricati fu demolito, elemento che, insieme a una nuova distribuzione degli spazi, offuscò la lettura originaria del complesso. Le parti superstite vennero rimaneggiate e attualmente necessiterebbero di interventi di ristrutturazione. L'antico affaccio su piazzale Gorini presenta infatti dilavamenti e cospicui cedimenti di intonaci.

Una Milano da disegnare

Milano all'inizio del XX sec. cresceva a ritmi impressionanti; durante la stesura del Piano Regolatore di Gabriele Albertini (1927-1934) la popolazione aveva superato i 900.000 abitanti e quindi l'attenzione si spostò verso la pianificazione dei nuovi terreni edificabili individuati dal Piano Regolatore che finalmente venne approvato nel 1934.

La costruzione di servizi e infrastrutture in zone periferiche favoriva l'aumento del valore dei suoli su cui spesso aleggiava la speculazione.

La zona est di Milano, verso Lambrate, subì un'espansione edilizia straordinaria soprattutto a partire dalla fine degli anni venti, dopo la realizzazione della Città degli Studi.

Il completamento del nuovo terrapieno ferroviario rese il terreno di Lambrate lottizzabile favorendo l'espansione del territorio negli anni a venire; l'anello della ferrovia andò a costituire una sorta di nuova "cinta bastionata" della città di Milano.

La Ferrovia favorì inoltre nel territorio di Lambrate più periferici l'edificazione di impianti industriali, come dimostra l'avvio negli anni trenta dell'Innocenti e della Richard-Ginori, che contribuirono alla nuova identità del territorio.

Molti fontanili vennero insabbiati (tra cui quello di piazzale Susa) e molte rogge eliminate o fatte defluire in un più "razionale" sistema fognario: lo scenario agricolo diventa improvvisamente uno scenario urbano.

In questa fase di grande mutamento e di espansione per Milano, anche gli architetti intervennero e concorsero alla definizione di una nuova idea di città; la periferia e la zona di nuova pianificazione divennero motivo di sperimentazione architettonica.

Ricordiamo a proposito due grandi progettisti milanesi che con la loro opera contribuirono a dare un nuovo volto alla periferia.



Orti operai di viale Lombardia (civico Archivio Fotografico, Milano)



Orti di via Redi, verso Lambrate (Civico Archivio Fotografico, Milano)

Luigi Lorenzo Secchi (1899-1991)

L'Ing. Secchi, uomo di grande conoscenza tecnica e di alta sensibilità progettuale molto vicina a quella dell'architetto, per molti anni collaborò tra le file dell'ufficio tecnico comunale, dando il suo contributo a molte opere pubbliche.

Abbiamo già ricordato a proposito la piscina Ponzio e il campo sportivo Giuriati, ma la sua opera è molto più vasta. Sempre nella zona vogliamo citare la scuola Leonardo Da Vinci, che aveva alla base un'idea molto innovativa: era prevista infatti una piscina interna. Secchi seguì e ideò anche i lavori del colonnato del cortile e i piccoli particolari di finitura.

Oltre agli interventi nella zona di nostro interesse l'opera di Secchi si estese in diverse aree della città; ad esempio in viale Monza nel 1931 Secchi progettò il primo mercato coperto di Milano, il 1933 è l'anno del progetto della piscina Cozzi, agli anni 1937-1938 risale il cantiere di Piazzale Novelli per il nuovo centro dell'Aeronautica. Nei duri anni della seconda guerra Secchi predispose vari rifugi per i bombardamenti tra cui quello in piazza Duomo; infine ricordiamo una delle opere più impegnative del Secchi: la ricostruzione del Teatro alla Scala, duramente colpito dai bombardamenti del 1943.

La figura di Secchi a causa della sua intensa attività negli anni venti e trenta (gli anni del regime) rimarrà purtroppo per lungo tempo ignorata nel secondo dopoguerra.



Lorenzo Secchi che dirige il restauro della Scala.

Fabio Albini (1905-1976)

Nato a Robbiate, gli studi e la professione lo portarono a Milano dove operò per molti anni. Architetto competente a tutte le scale di progetto si colloca tra i maestri italiani del razionalismo. Si formò durante il periodo in cui Milano si espandeva e la "questione sociale" era al primo posto; soprattutto per quanto riguarda il problema dell'edilizia popolare.

La sua opera architettonica negli anni trenta si concretizzò in molti quartieri popolari distribuiti in tutta Milano, quartieri che per quanto numerosi mai bastavano a soddisfare la domanda sempre crescente.

Il quartiere Fabio Filzi di via Illirico, progettato e costruito tra il 1937 e il 1938, fu la sua risposta all'esigenza di dare una casa sana e vivibile (con mezzi finanziari assai ridotti) alle classi popolari. Collocato all'epoca all'estrema periferia di Milano, dal lato di viale Argonne mostra i suoi cortili interni mettendo in luce la rottura dei fronti urbani del movimento razionalista.



Fabio Albini in una foto degli anni quaranta

Una dimora rurale prestigiosa nel territorio di Lambrate: La Cascina Rosa

La documentazione archivistica che riguarda la cascina risale al 1637. Anche se da vari storici è stata ipotizzata un'origine viscontea del complesso, il periodo conosciuto è legato agli Ordogno De Rosales, famiglia spagnola giunta in Italia nel 1500 e proprietaria del complesso dal 1636, acquistato in questa data da Matteo Rosales.

Legate alla cascina vi erano originariamente 734 pertiche adibite a coltivazione. Oltre alla coltivazioni dei campi, tra le piante da cima qui presenti erano coltivati pioppi e piante da moroni (gelsi), viti, salici domestici e selvatici.

Matteo Rosales si riferisce per la prima volta alla cascina nel 1642 chiamandola "Rosa" indicandola come luogo di villeggiatura estiva riservato alla sua famiglia. Nel 1676, data di morte di Matteo Rosales, dai lasciti si apprende di un'espansione edilizia dei corpi nobili della struttura e della presenza di due oratori, uno esterno e di maggiore pregio citato prima e uno interno riservato alla famiglia Rosales.

Nel 1688 una visita del cardinal Federico Visconti conferma l'ottimo stato della struttura.

Qui l'impianto appare diviso in due corti, una nobile e una rustica. Nella prima l'ingresso principale si trova alla fine di un viale che porta alla strada maestra per Milano. Il salone centrale della casa nobile è in asse con la strada, creando un effetto canocchiale viale-casa-giardino.

Una lista dei lavori compilata dall'Ing. Paolo Ripamonti nel 1794 lascia intendere la condizione di degrado dell'edificio: la parte nobile risulta abbandonata e si richiede un lavoro di ristrutturazione per rogge, canali e alberature.

Il periodo di dominazione napoleonica (1796-1814) coincise con l'assenza dei Rosales, partiti per Vienna, con conseguente peggioramento della manutenzione complessiva; in questi anni la Rosa viene più volte ipotecata e, nel 1826, il marchese don Gaspare Rosales, per togliere le varie ipoteche sui possedimenti di famiglia, è costretto a vendere terreni e stabili, tanto che solo la Rosa e la cascina l'Acquabella rimasero in mano alla famiglia Rosales. Presto, tuttavia, il 17 giugno 1833, Gaspare Rosales fu costretto a vendere anche le due Cascine a Giuseppe Valaperta e ad Antonietta Bolongaro Crevenna, domiciliati presso contrada del Durino al numero 445.

Dopo questi anni la proprietà lascia la famiglia Rosales e passò attraverso varie mani e, nonostante le difficoltà, nella cascina continuaron a svolgersi le attività agricole. Con l'espansione di Milano molti terreni vengono sottratti alla loro originaria funzione agricola, per essere trasformati in nuovo suolo edificabile favorendo il declino dell'edificio. Gli ultimi affittuari, appartenenti alla famiglia Trenta, continuano strenuamente a gestire la cascina fino al 1981, quando cominciarono le trattative di vendita e la Rosa passò al Comune di Milano. Attualmente la gestione è affidata all'Istituto Tumori di via Venezian e l'edificio è in parte ristrutturato, anche se la casa padronale e tutta la parte che si affaccia su via Golgi è ancora in attesa di un intervento.

Dal 2002 è sede del nuovo Orto Botanico di via Valvassori Peroni.

Riportiamo la testimonianza rilasciata negli anni novanta in occasione di una tesi di laurea dalla sorella dell'ultimo affittuario della Rosa:

"Il fondo della cascina si estendeva da Lambrate al piazzale Susa di oggi e misurava all'incirca 800 pertiche milanesi. La linea ferroviaria Milano-Venezia passava proprio dove oggi è il Piazzale Susa; allora qui si coltivava il grano per cui il passaggio a livello costruiva un grave impedimento al transito dei carri agricoli per cui, ben presto buona parte di questo terreno, venne ceduto. Si costruirono case e case lungo il Viale Romagna e, subito dopo, venne anche a mancare tutto il terreno sul quale sorse la Città degli Studi. Così, man mano che la cerchia della città si allargava, parte del terreno agricolo diventava area fabbricabile.

Nel dopoguerra sorse come funghi le nuove costruzioni; ormai il terreno coltivabile si era ridotto al minimo; tra i contadini i vecchi erano morti e i giovani, abbandonate le case coloniche, lavoravano in città e abitavano le case popolari sorte lì attorno.

Entrando nel cortile principale a sinistra vi era la rimessa nella quale stavano al riparo due carrozze e un calesse: un elegante "Landau" aveva all'interno trapuntato in velluto e le maniglie argenteate; l'altra era una carrozza aperta, slanciata, della "la vittoria". Quest'ultima era per noi il mezzo di trasporto abituale mentre il "landau" si usava raramente, solo nelle grandi occasioni, perché richiedeva l'impiego di due cavalli.

Ricordo con un certo rimpianto il lungo viale alberato che dall'ingresso del cortile principale portava fino alla via Amadeo."



La parte restaurata della Cascina Rosa



Le antiche volte ancora in attesa di essere recuperate



La vecchia corte nobile con alle spalle la Città degli Studi.