

9/

L'Esposizione del Sempione 1906. Milano in vetrina

Francesca MISIANO *

Seppure ancora estranea alla retorica trionfale dello strumento espositivo, Milano volle impegnarsi nel progetto di un'Esposizione Internazionale. Attraverso lo studio delle carte degli archivi milanesi e della stampa coeva, si intende mettere in luce come la mostra del 1906, oltre a costituire un momento di fondamentale confronto con le realtà economico-produttive del mondo, fu lo strumento attraverso il quale il capoluogo lombardo poté esprimere le proprie capacità e potenzialità. La classe dirigente cittadina, coesa intorno alla necessità di garantire il successo dell'evento, operò soprattutto con l'intento di presentare il volto tutt'altro che effimero di una metropoli moderna e cosmopolita: dentro e fuori dalla "città bianca".

1. Milano e l'Esposizione internazionale: tra pragmatismo e sviluppo industriale

Le grandiose esposizioni universali, che si erano susseguite in Europa nel corso dell'Ottocento, si erano caratterizzate per una comune forma di trionfalismo, attraverso la quale si esprimeva la salda fiducia nel progresso e nella modernità. Come è noto, in Italia l'uso dello strumento espositivo si limitò alla dimensione nazionale fino all'inizio del XX secolo, soprattutto perché l'economia della penisola era ancora prevalentemente agricola e lo sviluppo dell'industria riguardava in maniera del tutto esclusiva le regioni nord-occidentali.

Le esposizioni non erano dunque una novità per Milano, sebbene il suo rapporto con esse fosse da sempre assai contrastato¹: specialmente in campo industriale e tecnologico, la circolazione e il confronto delle idee e dei processi produttivi erano considerati un momento indispensabile per la promozione dei prodotti e per il miglioramento delle attività produttive di una nazione che volesse pacificamente competere con gli altri grandi paesi industriali; d'altro canto, con i loro eccessi di carattere celebrativo, le esposizioni universali finivano per perdere di vista il loro obiettivo principale. Per questo motivo, la grande borghesia industriale, che si distingueva per il suo tradizionale pragmatismo, aveva mostrato in diverse occasioni la propria insofferenza nei confronti di manifestazioni a carattere generale, orientando l'impiego delle risorse verso attività pratiche e durature: valga qui, a titolo di esempio, la realizzazione della centrale termoelettrica di Santa Radegonda che, nel 1883, era la prima nell'Europa continentale².

Milano, inoltre, per la sua favorevole posizione geografica, costituiva un importante crocevia: con l'estensione della rete stradale e ferroviaria, dapprima solo a livello regionale, iniziò a ricoprire presto un ruolo di rilievo non solo negli scambi nazionali, ma anche in quelli europei. Tale miglioramento delle comunicazioni e il ruolo sempre più rilevante ricoperto nel processo di sviluppo del paese avevano reso Milano il punto di riferimento di molte e diverse iniziative economiche, da quelle produttive a quelle finanziarie, dagli istituti di credito alle scuole tecniche e di specializzazione. In questo modo aveva iniziato a distinguersi in maniera più netta la vocazione industriale della

¹ Dopo l'Esposizione nazionale di Firenze del 1861, che aveva avuto una valenza principalmente simbolica, con lo scopo di rinsaldare e aggregare il senso di appartenenza al nuovo Stato unitario, l'Esposizione industriale italiana di Milano del 1871 aveva sancito il primo riconoscimento del progresso industriale come elemento fondamentale per garantire all'Italia nuove prospettive di sviluppo. Dopo l'esperienza del 1871, Milano fu protagonista dell'Esposizione nazionale del 1881, di quella internazionale di macinazione e panificazione del 1887 e delle Esposizioni Riunite del 1894. Sulle esposizioni italiane si rimanda a ROMANO, Roberto, «Le esposizioni industriali italiane: linee di metodologia interpretativa», in *Storia e Società*, 7, 1980, pp. 216-28; DECLEVA, Enrico, «Milano industriale fra mito e realtà: le esposizioni 1871-1906», in *Museo-scienza*, 3, 1982, pp. 21-32; PICONE PETRUSA, Mariantonietta, PESSOLANO, Maria Raffaella, BIANCO, Assunta, *Le grandi esposizioni in Italia (1861-1911)*, Napoli, Liguori, 1988, pp. 7-23.

² Tuttavia, in diverse occasioni i principali operatori economici avevano manifestato la propria curiosità. Era specialmente condivisa l'opinione di Giuseppe Colombo che intravedeva, dietro alle «frivole apparenze» della cornice espositiva, il segno del progresso «rapido, innegabile delle industrie del continente». Tale interesse di matrice positivista aveva animato il concorso della nascente industria italiana alle Esposizioni europee, che, per il loro uso frequente e per la prevalente tensione allo scambio commerciale piuttosto che a quello tecnico-scientifico, apparivano di scarsa utilità. Cfr. PUNZO, Maurizio, «La partecipazione degli operai e degli industriali milanesi alle esposizioni nazionali e internazionali dall'Unità a fine secolo», in *Archivio Storico Lombardo*, X, 1993, pp. 153-83; PIAZZONI, Irene, *Milano e le esposizioni universali (1860-1900)*, in DECLEVA, Enrico et al. (a cura di), *Innovazione e modernizzazione in Italia fra Otto e Novecento*, Milano, Franco Angeli, 1995, pp. 529-77.

città, la sua tensione positiva verso il progresso e la modernità, che aveva trovato massima espressione nell'Esposizione nazionale del 1881³.

La repressione violenta dei moti del '98, ordinata dal generale Fiorenzo Bava Beccaris, e l'assassinio del re Umberto I nel 1900 segnarono inevitabilmente il passaggio a un'epoca di rinnovate speranze, rivolte alla tanto auspicata modernizzazione. L'idea di un'esposizione a Milano, tanto più dopo l'esito grandioso della manifestazione di Parigi del 1900, appariva perciò in perfetta sintonia con l'ambizione della Lombardia, oltre che del suo capoluogo, di raggiungere un alto livello di sviluppo per entrare nel novero delle potenze economiche europee. Cercando di evitare facili entusiasmi e inutili dispendi di risorse materiali e umane, nel 1901, per iniziativa della Lega Navale milanese, del Touring Club e della Famiglia Artistica, iniziò a prendere forma l'idea di promuovere e organizzare un grande evento dedicato ai trasporti e alle belle arti, per celebrare l'inaugurazione del tunnel del Sempione che, dopo molti anni di progettazione e lavoro, avrebbe collegato la Lombardia alla Svizzera e al cuore dell'Europa⁴.

Era stata proprio la classe dirigente milanese a promuovere la candidatura della città per l'esposizione: come Filadelfia (1876) e Liegi (1905), Milano non era la città capitale, ma era senza dubbio il simbolo di un processo di sviluppo cui tutta la penisola doveva ispirarsi. Superando il diffuso, seppur latente, scetticismo nei confronti delle imponenti manifestazioni fieristiche, furono valutate, dunque, le opportunità e i vantaggi di una simile iniziativa, che non solo poteva garantire un'ampia visibilità per Milano, ma metteva anche fiduciosamente alla prova le sue capacità organizzative e produttive. Così la Mostra Internazionale dei Trasporti, della Previdenza e delle Belle Arti – prevista inizialmente per il 1904 e successivamente rinviata al 1905 e, infine,

³ Sull'Esposizione del 1881 si vedano, oltre a TERUGGIA, Amabile, *Relazione generale dell'Esposizione di Milano del 1881*, Milano, Tip. Bernardoni, 1883, p. 4 et seq.; PICONI PETRUSA, Mariantonietta, PESSOLANO, Maria Raffaella, BIANCO, Assunta, *Le grandi esposizioni in Italia (1861-1911)*, cit., pp. 88-91; DECLEVA, Enrico, *Scelta e mito del progresso*, in RUMI, Giorgio et al. (a cura di), *Milano nell'Unità nazionale*, Milano, Cariplo, 1991, pp. 35-56; ID (a cura di), *L'Italia industriale nel 1881. Conferenze sulla Esposizione Nazionale di Milano*, Milano, Banca del Monte di Lombardia, 1984, pp. XV-LXXIX; BARZAGHI, Ilaria M. P., *Milano 1881. Tanto lusso e tanta folla: rappresentazione della modernità e modernizzazione popolare*, Cinisello Balsamo, Silvana, 2009.

⁴ La questione dei valichi alpini, alquanto dibattuta già all'epoca di Cavour e della destra storica, aveva portato alla costruzione dei trafori del Fréjus (1870) e del Gottardo (1882), senza tuttavia raggiungere i risultati sperati nel miglioramento dei traffici commerciali. Sulla costruzione del tunnel del Sempione si rimanda a CASTRONOVO, Valerio, *Dal Fréjus al Gottardo e al Sempione: sviluppo economico dell'Italia settentrionale e dislocazione degli scambi nell'area europea*, in *Problemi attuali connessi con lo sviluppo tecnologico ed economico del Piemonte e regioni limitrofe: trafori e grandi vie di comunicazione, fonti di energia, difesa dell'ambiente naturale*, Torino, s.e., 1971, pp. 30-37; GUDERZO, Giulio, *La vicenda dei valichi nei sec. XVIII e XIX*, in BERGIER, Jean Francois, et al. (a cura di), *Le Alpi e l'Europa*, vol. 3, *Economie e transiti*, Laterza, Bari, 1975, pp. 73-94.

inaugurata nel 1906 – doveva confermare la vocazione industriale lombarda e costituire al tempo stesso il motivo acceleratore della crescita e del perfezionamento del sistema economico-produttivo, nonché l'imperdibile vetrina per rimettere in luce e rinsaldare il mito di Milano "capitale morale" d'Italia che, fondato specialmente sulla condivisione dell'etica del lavoro, costituiva una solida base di riconoscimento per tutta la collettività milanese. Un riconoscimento davvero significativo venne presto anche dalla Camera di Commercio francese di Milano:

L'Italie n'en est plus à fournir les preuves de son activité industrielle. L'âge de la maturité a sonné pour elle et il lui est permis d'aspirer désormais à montrer que son art et ses industries suivent hardiment la grande route du progrès, qu'un sens profond et vigilant de la vie moderne les anime de son souffle puissant et que grâce au mérite et au génie natif de son peuple elle a droit à un poste éminent dans le concours des peuples civilisés⁵.

L'idea originaria prevedeva la realizzazione di una grande Mostra del Lavoro, nella quale si doveva «limitare piuttosto il numero delle singole mostre pur di riuscire nel complesso ad una esposizione di produzioni veramente interessanti e perfette»⁶. Tale indicazione dello Statuto si rifaceva evidentemente alla proposta di Cesare Saldini, riguardante proprio la necessità di evitare che la mostra si riducesse ad un «agglomerato di prodotti senza speciale interesse»⁷, condizione indispensabile per evidenziare la netta differenza della mostra milanese rispetto alle precedenti esposizioni universali e di carattere generalista.

Un altro degli obiettivi principali dell'esposizione del Sempione era di mettere in mostra le trasformazioni e il progresso del capoluogo lombardo: la città, insomma, non doveva essere solo palcoscenico, ma anche protagonista indiscussa di quell'evento di portata internazionale, dentro e fuori dal recinto espositivo. Come sostiene Alexander Geppert, infatti, è fondamentale analizzare e comprendere anche la componente spaziale delle esposizioni, che si devono considerare «luoghi veramente speciali» per tre motivi: perché hanno rappresentato varie tipologie di spazi globali in un luogo fortemente delimitato posto all'interno di un agglomerato urbano; perché, nella loro rispettiva *mise-en-scène*, le esposizioni hanno attribuito alla città circostante un ruolo drammatico specifico; infine perché, come spazi stessi di rappresentazione, hanno fatto

⁵ «Exposition de Milan, 1905» in *Le Moniteur des Syndacats*, ottobre 1903.

⁶ Esposizione di Milano 1905, *Statuto del Comitato*, Milano, Tip. Marcolli, 1904.

⁷ Archivio Storico Civico di Milano (di seguito ASCM), Fondo Esposizioni e Fiere, 1906, cartella 15, *Verballi del Comitato Eescutivo*, libro I, sedute del 25 febbraio, pp. 2-5, e 2 marzo 1903, p. 9.

parte di quel paesaggio metropolitano che esse stesse hanno contribuito parzialmente a trasformare»⁸.

2. Fuori dalla città bianca: Milano protagonista della modernità

Prima di varcare i cancelli dell'Esposizione, i visitatori i congressisti e gli industriali, nobili borghesi o operai sarebbero giunti alla stazione centrale e subito avrebbero conosciuto Milano, che voleva presentarsi come una città all'avanguardia, simile alle altre grandi capitali che avevano ospitato manifestazioni universali. Come scriveva una guida dell'epoca:

[Milano] non offre [...] gran numero di monumenti pregevoli per arte o per antichità: moltissime fra le città di lei minori in Italia la superano sotto questo aspetto. Ma i forestieri venendo a Milano vi ammirano il movimento delle vie, il lusso e l'eleganza nei negozi, il numero e la ricchezza dei luoghi di pubblico ritrovo, la buona organizzazione di taluni servizi pubblici, come i tramvai, la illuminazione elettrica⁹.

Anche nel racconto di un operaio in visita all'Esposizione, tra le prime impressioni si rileva:

Un forestiere di provincia che scende alla stazione [...], senza conoscere un po' il meccanismo della vita milanese, credo che debba trovarsi, appena uscito, come in riva a un lago in burrasca, [con] quella tempesta di tramvai, di carrozze, d'automobili e di gente che vanno e che vengono¹⁰.

Milano appariva davvero una città dinamica e tecnologica: erano questi i risultati non soltanto delle proficue attività economiche messe a punto dai molti industriali che avevano legato il proprio nome a Milano, ma erano anche frutto dell'ingente sforzo e dell'impegno convinto dell'Amministrazione municipale che, dagli anni Ottanta dell'Ottocento, si dedicava all'organizzazione e all'incremento dei pubblici servizi per garantire un progressivo sviluppo del capoluogo. Tale obiettivo costituiva una priorità irrimandabile anche per la coalizione di forze democratiche, che ottenne la

⁸ GEPPERT, Alexander C.T., «Luoghi, città, prospettive: le esposizioni e l'urbanistica *fin-de-siècle*», in *Memoria e Ricerca*, 12, 2003, p. 116.

⁹ FAVA, Franco, «Milano 1906. Il crogiolo del futuro», in *La Martinella*, 19, 1986, p. 6.

¹⁰ DE PAULIS, Giovanni, *Viaggio a Milano durante l'Esposizione del 1906*, L'Aquila, B. Vecchioni, 1906, pp. 20-21.

maggioranza dei suffragi alle amministrative del dicembre 1899. Oltre alla necessità di ripristinare le libertà violate dallo stato d'assedio, pertanto, la nuova Giunta, guidata dal sindaco Giuseppe Mussi, intendeva dedicarsi, pur nelle difficoltà di carattere politico oltre che di ordine economico-finanziario, al raggiungimento di un concreto sviluppo urbano, avendo sempre ben chiaro l'intento di assicurare anche ai ceti popolari migliori condizioni di vita.

Considerati tali obiettivi, fino al 1904 l'Esposizione internazionale non riuscì comprensibilmente ad attirare l'attenzione della Giunta democratica, di Mussi prima e di Barinetti poi: il dibattito e le attività consiliari, infatti, erano costantemente rivolti alle questioni politiche più calde, come la refezione scolastica, la costruzione di case economiche per il popolo e la sostituzione dell'imposta locativa¹¹; d'altro canto, la continua incertezza dei lavori del Comitato esecutivo, che subivano preoccupanti rallentamenti¹², non lasciava presagire un esito brillante della manifestazione. Proprio per questi motivi il consiglio comunale si era limitato ad approvare soltanto – tra i mesi di luglio e novembre 1902 – le delibere per la concessione del Parco e per il contributo di 1.000.000 di lire¹³, come a voler sottolineare la distanza delle istituzioni da questo tipo di manifestazioni. L'Esposizione, pertanto, non contribuì, almeno inizialmente, né ad accelerare né a stimolare l'opera di ammodernamento della città; era invece Milano – con o senza l'Esposizione – la principale preoccupazione del Municipio.

Oltre agli interventi volti a garantire il miglioramento delle condizioni igienico-sanitarie¹⁴, la più importante realizzazione, anche per il suo carattere evocativo

¹¹ Per approfondimenti sull'attività dell'Amministrazione democratica si veda PUNZO, Maurizio, *Socialisti e radicali a Milano: cinque anni di amministrazione democratica (1899-1904)*, Firenze, Sansoni, 1979; ID, *Riformisti e politica comunale*, in RIOSA, Alceo (a cura di), *Il socialismo riformista a Milano agli inizi del secolo*, Milano, Franco Angeli, 1981, pp. 201-74. Atti del Consiglio Comunale (ACC), 1901-02, seduta ordinaria del 4 luglio 1902, pp. 336-38, e ACC, 1902-03, seduta ordinaria del 24 novembre 1902, pp. 82-85.

¹² Il Comitato Esecutivo, presieduto fino al 1904 da Angelo Salmoiraghi, incontrò enormi difficoltà in tutti i passaggi decisivi per l'avvio dei lavori per l'Esposizione. Dapprima dovette risolvere il nodo relativo ai finanziamenti dell'evento, cercando di coniugare le posizioni di coloro che guardavano fiduciosamente e in modo esclusivo ai contributi dei privati, nel rispetto della tradizione della *Milano fa da sé*, e quelle di coloro che valutavano anche la possibilità di ricorrere a contributi pubblici. Poi, si presentò il problema della scelta della località, per il quale si scontrarono i sostenitori del Parco del Castello Sforzesco e quelli dei Giardini pubblici. Soltanto nel 1904, si prese la decisione di allestire l'Esposizione al Parco e in Piazza d'Armi e fu resa nota la planimetria generale progettata dall'architetto Sebastiano Locati. Cfr. Archivio Civico di Milano, Fondo Esposizioni e Fiere, 1906, c. 15, *Verballi del Comitato Esecutivo*, libri 1 e 2.

¹³ ACC, 1901-02, seduta ordinaria del 4 luglio 1902, pp. 336-38; ACC, 1902-03, seduta ordinaria del 24 novembre 1902, *Proposta per la concessione di area nel Parco e di un concorso pecuniario del Comune a favore della progettata esposizione in occasione dell'apertura del valico del Sempione*, pp. 82-85.

¹⁴ La Giunta democratica proseguì le opere già avviate dalle precedenti amministrazioni moderate, quali l'ampliamento degli impianti per la distribuzione di acqua potabile e di quelli

strettamente legato all'idea di modernizzazione, fu la progressiva elettrificazione della città. Se per l'illuminazione pubblica, la convenzione con la parigina Union des Gas riuscì a garantire condizioni vantaggiose¹⁵, la questione dell'energia per l'elettrificazione dei trasporti costituiva motivo di interesse sin dagli anni della Giunta moderata di Giuseppe Vigoni: l'accordo con la Società Edison, infatti, era già esecutivo dal 1897, ma la rete tramviaria cittadina richiedeva un'ulteriore ed imponente espansione¹⁶. Nel 1901 fu così completata l'elettrificazione di tre nuovi tracciati, San Vittore, San Cristoforo e la Cagnola. Oltre alle linee al servizio della zona del centro cittadino, era poi indispensabile agevolare i trasporti con le zone più periferiche, come Affori e la Bovisa, e con l'hinterland, verso Corsico, Monza e Vaprio¹⁷; infine si doveva provvedere alla realizzazione delle linee per facilitare il collegamento con la ferrovia del Sempione¹⁸. Si fece inoltre strada l'idea di affiancare all'offerta privata della Edison anche un servizio elettrico gestito dal Comune, che – pur dopo un lungo ed acceso confronto sugli effettivi vantaggi – poté realizzarsi con l'avvio delle prime turbine della Centrale municipale di piazza Trento nel giugno 1905.¹⁹

per lo smaltimento delle acque reflue. ACC, 1901-02, *Allegato VII – Relazione Generale della Commissione per la fognatura*, sottoscritta dai tecnici Palladini, Celli, Menozzi, Spasciani e Villaresi; si veda anche seduta ordinaria del 24 marzo 1902, *Proposte conseguenti alla realizzazione dell'apposita Commissione incaricata dello studio sulla fognatura della città*, pp. 184-85.

¹⁵ ACC, 1901-02, *Allegato V – Convenzione 10 dicembre 1901 tra Comune di Milano e Società "Union des Gas" di Parigi*; si vedano anche sedute ordinarie del 28 dicembre 1901, pp. 142-44, e 8 gennaio 1902, pp. 158-59, Approvazione della convenzione del 10 dicembre.

¹⁶ ACC, 1901-02, seduta ordinaria del 20 novembre 1901, *Proposta di convenzione colla Società Generale Italiana Edison di elettricità, relativa alla autorizzazione governativa a favore del Comune per l'esercizio delle tramvie*, pp. 76-79.

¹⁷ Cfr. MANTEGAZZA, Amilcare, PAVESE, Claudio, *L'ATM di Milano, 1861-1972: un secolo di trasporto urbano tra finalità pubbliche e vincoli di bilancio*, Franco Angeli, Milano, 1993, pp. 86-95. Nel luglio 1903 si definì la convenzione tra il Comune, la Edison e le Ferrovie del Mediterraneo per consentire la posa di cavi elettrici in via Farini per il trasporto dell'energia necessaria ad alimentare le tramvie urbane e la linea Milano-Affori. Cfr. ACC, 1902-1903, seduta straordinaria del 6 luglio 1903, *Convenzione colla Società delle Ferrovie del Mediterraneo e colla Società generale italiana Edison*, pp. 513-15; ACC, 1903-04, sedute ordinarie dell'8 marzo, pp. 256-57, e del 2 maggio 1904, pp. 300-01, *Approvazione dello schema della convenzione colla Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo*.

¹⁸ *Approvazione della Convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie di accesso al Sempione Arona-Domodossola e Santhià-Borgomanero-Arona rispettivamente alla provincia di Milano e alla città di Torino e per esse, alla Società per le ferrovie del Mediterraneo*, in Archivio della Camera Regia, Disegni e proposte di leggi e incarti delle commissioni (1848-1943), documento 330, URL <http://archivio.camera.it/patrimonio/archivio_della_camera_regia_1848_1943/areo10/documento/CD1100058875>, [consultato il 24 marzo 2014].

¹⁹ L'iter della proposta per una centrale elettrica comunale fu lungo e tortuoso: oltre alle posizioni liberiste, l'allettante controproposta della Edison alimentava forti dubbi nei confronti della proposta, che non poteva garantire risultati certi né vantaggiosi. Cfr. ACC, 1903-04, *Allegato VII – Relazione del progetto di una centrale elettrica municipale*; *Allegato XIV – Relazione della Giunta per una centrale elettrica comunale*, 20 ottobre 1903, pp. 83-92; ivi, seduta straordinaria dell'8 luglio 1903, pp. 562-66; seduta ordinaria del 28 dicembre 1903, pp.

La Giunta di Ettore Ponti, formatasi all'indomani delle amministrative del gennaio 1905 ed espressione della componente più riformista dei moderati, garantì una preziosa e lungimirante continuità con l'azione della precedente esperienza popolare; inoltre, anche grazie alla collaborazione di tecnici in vista, si orientò verso una politica volta specialmente ad assicurare l'efficienza indispensabile per lo sviluppo urbano. L'obiettivo, così come veniva segnalato nella prima relazione di bilancio, era quello di guardare al futuro:

perché l'accelerato sviluppo delle manifestazioni della vita civile, l'incalzante elaterio edilizio e la più importante missione che la nostra città è chiamata ad assolvere nei rapporti dell'economia internazionale e di quella italiana, anche per effetto dell'imminente apertura del Sempione [...], ogni cosa induce a presumere che i singoli problemi [...] non possono ricevere una soddisfacente e savia soluzione, se non mediante la loro coordinazione ad un unico integrale disegno²⁰.

Bisognava allo stesso tempo fornire risposte concrete alle sempre più incalzanti richieste del Comitato esecutivo, responsabile di un sistema organizzativo in fermento.

Qualcuno potrà osservare: «Il Comune dà già un milione e non può fare altre spese». È vero [...] ma le linee d'accesso non sono passive; la fognatura servirà per il nuovo piano regolatore che dovrà farsi dopo l'Esposizione²¹.

Perciò si lavorò allo studio e alla realizzazione dei collegamenti con i due ingressi dell'Esposizione, al Parco e in Piazza d'Armi: nell'aprile 1906 le sedi espositive si potevano raggiungere dal centro con i tram speciali; dalla stazione Centrale, dalla Nord e da quella di porta Ticinese attraverso il servizio interstazionale; alcuni tram, inoltre, passavano all'interno dei cancelli, alleggerendo i vagoni della ferrovia sopraelevata che collegava direttamente i due siti della mostra. Alle linee elettrificate si affiancavano inoltre le vetture pubbliche a trazione animale che, in un momento di grande concentrazione di persone, offrivano un servizio davvero prezioso. Fu introdotto infine il servizio pubblico di omnibus automobili, una novità assoluta: grazie alla concessione stipulata col Comune, la "Società italiana pei trasporti con automobili" avrebbe gestito,

83-92, e del 23 gennaio 1904, pp. 112-115. Per maggiori approfondimenti si rimanda a V.S., «Il nuovo impianto elettrico municipale», in *Il Monitore Tecnico*, 31/1905, pp. 620-21; PAVESE, Claudio, *L'azienda energetica municipale di Milano*, in BOLCHINI, Piero (a cura di), *Storia delle Aziende elettriche Municipali*, Laterza, Roma-Bari, 1999, pp.303-55.

²⁰ ACC, 1905-06, *Allegato III – Relazione della Giunta sul preventivo per l'anno 1906*, dicembre 1905, p. 5.

²¹ «E l'Esposizione?», *Il Secolo*, 2 ottobre 1905, p.5.

per un triennio, il trasporto passeggeri in quelle zone della città non fornite dalla rete tramviaria²².

L'espansione edilizia e industriale e l'aumento del traffico passeggeri, oltre che delle merci, imponevano altresì un imponente riassetto delle ferrovie cittadine; nel 1905 una Commissione incaricata dello studio per la sistemazione del servizio, nel profilare alcune linee di intervento, prevedeva tra l'altro la costruzione della nuova stazione Centrale: arretrata più a nord rispetto a quella esistente, sarebbe stata edificata secondo il modello a due piani, con binari rialzati rispetto al piano stradale. La mostra internazionale del Sempione, che aveva apportato un «coefficiente di espansione e di progresso non trascurabile», era ormai prossima all'inaugurazione e non poté interferire concretamente nell'accelerazione delle opere per il riassetto ferroviario cittadino. Tuttavia, la posa della prima pietra della stazione Centrale segnò, almeno formalmente, un traguardo molto significativo:

se la grande mostra del lavoro nel campo della civiltà e del progresso è segno visibile e mirabile delle conquiste nostre presenti, la deliberata costruzione dei nuovi scali ferroviari è prova delle speranze e della fiducia che ne abbiamo nell'avvenire sia di Milano sia dell'intera nazione²³.

Oltre alla modernità dei servizi, Milano, alla vigilia dell'Esposizione, si presentava anche con un rinnovato assetto urbanistico: la riqualificazione del Cordusio, già prevista dal Piano Beruto, giunse a compimento tra il 1897 e il 1905 con la costruzione del Palazzo delle Assicurazioni Generali, di quello della Borsa e del Credito Italiano, ai quali si aggiunse il nuovo palazzo delle Poste, inaugurato proprio nell'estate del 1905. Se dal punto di vista architettonico si trattava di realizzazioni di alto profilo, esse non avevano un significato meramente estetico, ma sottintendevano la definizione, in chiave monumentale, di una destinazione d'uso per quella zona che già costituiva un nodo fondamentale delle dinamiche cittadine, specialmente per le attività economico-finanziarie²⁴. Sempre nel 1905 veniva ultimata la ristrutturazione del Castello che, con la costruzione ex novo della torre del Filarete, concludeva otticamente il rettilineo via Orefici-via Dante. Più decentrati, ma altrettanto rilevanti per lo sviluppo futuro della città, furono gli interventi in piazza d'Armi, che qualche decennio più tardi divenne

²² ACC, 1905-06, seduta ordinaria del 30 dicembre 1905, pp. 158-63. *Concessione di esercizio di linee con omnibus automobili alla Società italiana per i trasporti con automobili*. Si veda anche «Il servizio delle vetture automobili per l'Esposizione», *La Perseveranza*, 23 aprile 1906.

²³ «La prima pietra della nuova Stazione», *Il Secolo*, 29 aprile 1906, p. 4.

²⁴ Cfr. SELVAFOLTA, Ornella, *Le strutture per un progetto di modernità*, in RUMI, Giorgio et al. (a cura di), *Milano nell'Italia liberale (1898-1922)*, Milano, Cariplo, 1993, pp. 203-235.

punto di riferimento per la lunga esperienza della Fiera campionaria, nonché quelli nelle zone della periferia a nord-est, apportati in seguito al progressivo trasferimento di molti stabilimenti industriali, come Pirelli, Falck e Campari.

Prima ancora della grande Esposizione internazionale, dunque, doveva essere Milano – sicura dei risultati del graduale, ma efficace processo di modernizzazione – a catalizzare l'attenzione dei visitatori e ad impressionarli.

3. Dentro l'Esposizione: Milano rappresenta se stessa

Nel manifesto redatto da Giuseppe Giacosa, il Comitato generale presentava al pubblico le linee guida per la realizzazione della grande mostra internazionale; con l'apertura del Sempione «un'altra volta Milano si troverà alle porte dell'Italia sulla via tra gli oceani e la grande pianura d'Europa e ne avrà accresciute la operosità, la rinomanza e la ricchezza»²⁵. Inizialmente, il programma dell'Esposizione prevedeva, oltre alla sezione di belle arti, solo l'allestimento di una sezione dedicata ai trasporti terrestri, marittimi e aerei, e una dedicata al lavoro e alla previdenza.

Proprio questi temi permettevano di mettere in mostra e promuovere i risultati della rapida opera di modernizzazione, evidenziando specialmente i successi della Lombardia e del suo capoluogo, anche attraverso un proficuo confronto con altre realtà tecnologicamente avanzate.

L'Esposizione, pertanto, doveva presentarsi come «un tempio, mèta di tutti coloro che hanno il culto dell'intelligenza divinatrice e del lavoro perseverante e tenace»²⁶. Nei primi anni del XX secolo, infatti, l'Italia conobbe un momento di notevole slancio nel settore dei trasporti e, in particolare, delle ferrovie: dopo la nazionalizzazione, si lavorò alacremente per il processo di elettrificazione di alcuni tratti della rete, oltre che per la razionalizzazione del servizio. La mostra internazionale, dunque, dedicò comprensibilmente largo spazio al trasporto su rotaie: accanto ai tradizionali ed ancora indispensabili treni a vapore, si affiancavano le locomotive elettriche, «animate da misteriosa energia»; se Milano aveva inaugurato già nel 1893 la prima linea tramviaria elettrica, era stata la Valtellina ad aprire la strada alla sperimentazione della trazione elettrica, che fu poi applicata anche alla ferrovia del Sempione, l'altra grande protagonista della manifestazione espositiva.

La maggior parte dei 40.000 mq della Mostra ferroviaria fu occupata dalla galleria

²⁵ «Inaugurazione del nuovo valico del Sempione», *Corriere della Sera*, 5 febbraio 1903.

²⁶ Esposizione internazionale di Milano, *Programma della sezione dei trasporti terrestri, dell'aeronautica e della metrologia*, Milano, Tip. Marcolli, s.d., p. 3.

italiana che, disposta nella zona centrale dell'edificio progettato da Orsino Bongi nell'area della piazza d'Armi, contava oltre cento espositori per la *V Divisione* – dedicata alle strade ferrate – e quasi la metà di questi, come le Officine Meccaniche e la Breda, avevano sede nel capoluogo lombardo; la *Divisione Trasporti elettrici*, invece, aveva ammesso 35 espositori italiani, fra i quali spiccavano le milanesi Edison, Stigler e Gadda-Brioschi. Fiori all'occhiello della mostra delle Ferrovie dello Stato, infine, erano un locomotore a corrente trifase – in servizio proprio sulle linee valtelinesi – e un'automotrice a corrente continua delle linee varesine, senza dimenticare le locomotive dell'Ansaldo che, con sede a Genova, aveva da poco trasferito a Milano le sue attività finanziarie²⁷.

La portata delle applicazioni dell'energia elettrica andava tuttavia ben oltre il significato delle singole mostre: la ferrovia elevata a trazione monofase, che collegava direttamente i due siti dell'Esposizione, e l'illuminazione serale della “città bianca” sembravano realizzare quella magnifica idea di progresso messa in scena nel 1881 da Luigi Manzotti nel “Ballo Excelsior”, proponendo allo stesso tempo un modello avveniristico di città, al quale Milano voleva ispirarsi. In questo contesto doveva inserirsi anche il padiglione dell'Automobilismo e ciclismo, nel quale si presentavano i risultati raggiunti e le opportunità di sviluppo futuro per un settore produttivo alquanto remunerativo e sempre più promettente per la sua utilità tecnica. Ai più noti costruttori europei si affiancavano le prime industrie italiane, come la Fiat e le milanesi Isotta Fraschini e Bianchi, oltre alla Pirelli, che figurava tra i principali produttori di pneumatici insieme a Michelin.

Coerentemente alla non celata volontà di dimostrare prima di tutto il proprio sviluppo, Milano, che aveva ricoperto un ruolo attivo per il progresso economico e sociale della penisola, ebbe senza dubbio un'ampia e soddisfacente visibilità all'interno delle sezioni espositive dedicate ai trasporti.

La Galleria del Lavoro – allestita in piazza d'Armi nel padiglione progettato dagli ingegneri Bianchi, Magnani e Rondoni – fu l'altra grande protagonista dell'Esposizione del 1906: la commissione ordinatrice della mostra, di fronte all'impossibilità di allestire un padiglione per tutte le produzioni, fu però costretta ad ammettervi soltanto sei categorie. Furono certamente le arti grafiche a ottenere il posto di maggiore visibilità, costituendo di fatto la principale attrattiva, anche per il pubblico meno esperto, che subiva «il fascino indescrivibile» non solo dello «spettacolo grandioso di tante macchine multiformi», ma anche quello del rumore, del movimento e della vita «che

²⁷ Esposizione internazionale di Milano, *Catalogo della sezione dei trasporti terrestri, dell'aeronautica e della metrologia*, Max Frank & C., Milano, 1906, p. 4 et seq.

qui si esplica[va]»²⁸. Anche in questo settore, che aveva conosciuto un rapido e considerevole sviluppo, Milano ricopriva un ruolo di primo piano, grazie alle attività delle Arti Grafiche Ricordi, dei fratelli Treves e di Sonzogno, grazie alle iniziative delle edizioni d'arte Alfieri e Lacroix e all'esperienza nell'editoria tecnico-scientifica di Hoepli. Era inevitabile, dunque, che tra gli espositori italiani, la maggior parte avesse la propria sede nel capoluogo: la società editrice Sonzogno, ad esempio, faceva girare, proprio nella Galleria del Lavoro, le rotative per la stampa delle edizioni speciali del *Secolo Illustrato* e dell'*Esposizione Illustrata di Milano 1906*, producendo al ritmo di 800 copie l'ora.

La scelta delle categorie ammesse a questa mostra, tuttavia, fu molto criticata, soprattutto per l'esclusione di tutti quei settori che avevano segnato il progresso e il perfezionamento delle industrie: in effetti, tale orientamento appariva, in particolare agli occhi dei tecnici, come un inutile tentativo di spettacolarizzare una mostra che richiedeva piuttosto un alto grado di specializzazione, nonché un doveroso momento di confronto con le altre realtà industriali²⁹. Il successo della Galleria del Lavoro – come sottolineavano in particolare i commissari – si profilò presto assai deludente: se da una parte i limiti di tale iniziativa si devono ricercare nell'incalzante susseguirsi di eventi consimili (Parigi 1900, Saint Louis 1904 e Liegi 1905), cui non poteva corrispondere un'affermazione altrettanto rapida di novità tecnologiche; dall'altra occorre aggiungere l'assenza di importanti imprese, specialmente italiane, che, ancora troppo distanti dal meccanismo fieristico-espositivo, non riuscirono a dare prova della crescente rilevanza del settore industriale.

Nel padiglione dedicato alla Previdenza³⁰ e in quello della Società Umanitaria³¹, inevitabilmente estranei alla retorica celebrativa delle grandi esposizioni universali, si svelava, infine, il Lavoro nella sua dimensione etica e umana, che aveva contribuito a connotare la città come la “capitale morale” d'Italia. Fu il quotidiano socialista *Avanti!* a rilevare come, nonostante i profondi elementi di conflittualità che si erano palesati nella recente stagione degli scioperi, «l'esposizione di Milano disse con solenne

²⁸ «Le dieci grandi sezioni», *L'Espositore Illustrato*, 1/15 settembre 1905, p. 5.

²⁹ BELLUZZO, Giuseppe, *Relazione speciale Galleria del lavoro*, in *Relazione Internazionale, parte III*, Capriolo & Massimino, Milano, 1909, pp. 283-316.

³⁰ ASCM, Fondo Esposizioni e Fiere, 1906, cartella 15, *Verbali del Comitato Esecutivo*, libro I, seduta del 12 dicembre 1901, p. 3. Il Comitato decise di aggiungere al titolo iniziale dell'Esposizione internazionale la dicitura “Previdenza nei trasporti di terra e di mare”. Cfr. Esposizione internazionale di Milano, *Programma della Sezione della Previdenza*, Max Frank & C., Milano, 1904, pp. 4-6.

³¹ La partecipazione dell'Umanitaria all'Esposizione fu richiesta da Antonio Maffi, relatore della Commissione della mostra di Previdenza, nel luglio 1904. Cfr. Archivio della Società Umanitaria, serie 2, b. 14, fasc. 2, Sezione Previdenza, *Lettera di A. Maffi al presidente della Soc. Umanitaria G. B. Alessi*, 1 luglio 1904.

vaticinio che il *lavoro*, il quale è ancora nulla, sarà tutto»³²: esso infatti veniva annoverato, insieme alla scienza e alla bellezza dell'arte, tra i protagonisti del mondo moderno, pronto ad accogliere il contributo degli operai come quello dei capitani d'industria.

Quello tra Milano e l'Esposizione del Sempione – è chiaro – fu un legame a doppio filo: da una parte il capoluogo lombardo ebbe modo di confrontarsi con oltre trenta paesi sul terreno della tecnica, della scienza e del progresso; dall'altra, l'evento internazionale offrì alla città l'occasione di autorappresentarsi non solo di fronte al mondo, ma specialmente di fronte a se stessa, mettendo alla prova le sue effettive capacità organizzative e produttive. Fu tale forma di autoreferenzialità ad alimentare aspettative, entusiasmi e, non raramente, critiche e polemiche:

la festa, solenne per tutta Italia e per tutto il mondo civile, è poi sommamente cara a noi milanesi, poiché dessa rappresenta – possiamo dirlo senza false modestie – il trionfo di Milano nostra; significa la affermazione della sua forza ed è riprova novella della laboriosità intelligente ed infaticabile dei milanesi³³.

All'interno del recinto espositivo, infine, non poteva mancare un richiamo più esplicito a quella «laboriosità intelligente» sulla quale il capoluogo aveva fondato la propria unicità e il proprio progresso: il Padiglione della Città di Milano – progettato dall'ingegner Giannino Ferrini e costruito proprio di fronte al salone dei festeggiamenti, in una posizione di enorme visibilità – proponeva una panoramica attenta e minuziosa dei numerosi interventi realizzati per il miglioramento delle condizioni di vita cittadine, sottolineando in particolare la dedizione e lo sforzo del Municipio. Nel 1906, Milano si presentava davvero al tempo stesso palcoscenico e protagonista della mostra del Sempione: nella “città bianca” e nella città reale si apriva e si chiudeva l'esperienza dei visitatori all'Esposizione.

³² «L'Esposizione insegna...», *Avanti!*, 8 novembre 1906, p. 1.

³³ «L'inaugurazione della Esposizione Internazionale di Milano», *Il Monitore Tecnico*, 12/30 aprile 1906, pp. 221-223.

*** L'autore**

Francesca Misiano è dottore di ricerca in storia contemporanea presso l'Università degli Studi di Milano. I suoi studi si rivolgono prevalentemente alla storia del capoluogo lombardo, con particolare attenzione agli aspetti sociali e culturali. Ha pubblicato *“La metropoli dello spirito”. L'attività culturale della delle Amministrazioni Greppi e Ferrari*, in LANDI, Patrizia (a cura di), *Fare impresa con la cultura. Milano nel secondo dopoguerra (1945-1960)*, Bologna, Clueb, 2013, pp. 44-63.

URL: < <http://www.studistorici.com/progett/autori/#Misiano> >

Per citare questo articolo:

MISIANO, Francesca, «L'Esposizione del Sempione 1906. Milano in vetrina», *Diacronie. Studi di Storia Contemporanea : Le esposizioni: propaganda e costruzione identitaria*, 29/6/2014,
URL: < http://www.studistorici.com/2014/6/29/misiano_numero_18/ >

Diacronie Studi di Storia Contemporanea  www.diacronie.it

Risorsa digitale indipendente a carattere storiografico. Uscita trimestrale.

redazione.diacronie@hotmail.it

Comitato di redazione: Jacopo Bassi – Luca Bufarale – Elisa Grandi – Deborah Paci – Fausto Pietrancosta – Matteo Tomasoni – Luca Zuccolo



Diritti: gli articoli di *Diacronie. Studi di Storia Contemporanea* sono pubblicati sotto licenza Creative Commons 2.5. Possono essere riprodotti a patto di non modificarne i contenuti e di non usarli per fini commerciali. La citazione di estratti è comunque sempre autorizzata, nei limiti previsti dalla legge.