

Politecnico di Milano  
Facoltà del Design  
Corso di Laurea in Design degli Interni

# 1010 Mi. P.G.

Piazza e parco lineare  
nello scalo ferroviario di Milano Porta Genova

Relatore: Prof. Paolo Brambilla  
Elaborato di Tesi di: Valentina Raguso 736615, Lucia Redaelli 735144  
a.a. 2009/10

# INDICE

## Abstract

## Analisi

1. <b>L'AREA DI PROGETTO</b> <i>(Lucia Redaelli)</i>	da 06 a 07
2. <b>LA STORIA</b>	da 08 a 53
2.1 Storia di Milano attraverso le sue cerchie <i>(Lucia Redaelli)</i>	da 08 a 09
2.2 La ferrovia <i>(Lucia Redaelli)</i>	da 10 a 27
2.2.1 La ferrovia: breve panorama estetico	
2.2.2 Storia delle ferrovie in Italia: un quadro di sintesi	
2.2.3 Binari e stazioni a Milano: gli esordi	
2.3 Il Naviglio: la via d'acqua <i>(Lucia Redaelli)</i>	da 28 a 29
2.4 La zona di Porta Genova <i>(Valentina Raguso)</i>	da 30 a 42
2.4.1 Sviluppo urbanistico del quartiere	
2.4.2 Il quartiere dal punto di vista architettonico	
2.4.3 La stazione di Porta Genova	
2.5 Città e commercio <i>(Lucia Redaelli)</i>	da 43 a 53
2.5.1 La (non) evoluzione del mercato ambulante	
2.5.2 Il mercato ambulante milanese nell'età preindustriale	
2.5.3 Il mercato ambulante milanese nell'età industriale	
2.5.4 La fiera di Sinigaglia	
3. <b>ANALISI DELLO STATO ATTUALE</b>	da 54 a 68
3.1 Morfologia urbana, funzioni e servizi <i>(Valentina Raguso)</i>	da 54 a 62
3.1.1 Il quartiere del Design	
3.1.2 Il quartiere del divertimento	
3.2 Flussi e viabilità <i>(Valentina Raguso)</i>	da 63 a 64
3.3 I mercati di quartiere <i>(Lucia Redaelli)</i>	da 65 a 67
3.3.1 Sinigaglia, Papiniano e Naviglio Grande	
3.3.2 Sinigaglia oggi	
3.4 Piano di Governo del Territorio <i>(Lucia Redaelli)</i>	da 67 a 68
3.4.1 Linee guida	
3.4.2 Strategie di trasformazione per l'area di Porta Genova	



Appendice 1:  
PROBLEMATICHE E POTENZIALITÀ da 70 a 71

Appendice 2:  
RICERCA ARTISTICA da 72 a 77

Appendice 3:  
CASI STUDIO da 78 a 83

## Il progetto

4. METODO (Lucia Redaelli) da 84 a 88

4.1 Linee guida di progetto da 84 a 85

4.2 Disegno complessivo e nuove destinazioni d'uso da 85 a 88

5. LA PIAZZA MERCATO (Valentina Raguso) da 89 a 97

5.1 Il rapporto con la preesistenza: la linea di trazione elettrica ferroviaria da 89 a 90

5.2 Accogliere il mercato e creare un paesaggio da 91 a 92

5.3 La pavimentazione da 92 a 93

5.4 Il tetto fotovoltaico da 93 a 95

5.5 Le panchine da 95 a 96

5.6 Materiali e illuminazione da 96 a 97

6. IL PARCO LINEARE (Valentina Raguso) da 98 a 110

6.1 Rapporto con la città da 98 a 99

6.2 Costruire una passeggiata continua da 99 a 99

6.3 Creare ambienti protetti da 99 a 99

6.4 Morfologia del Parco da 100 a 100

6.5 Percorsi pedonali da 101 a 101

6.6 Elementi del Parco da 101 a 103

6.7 Verde da 104 a 107

6.8 Materiali e illuminazione da 108 a 110

7. GLI ATTRAVERSAMENTI (Lucia Redaelli) da 111 a 115

7.1 Disegno da 111 a 113

7.2 Qualità degli spazi da 114 a 114

7.3 Il caso di Via Bergognone da 114 a 114

7.4 Materiali e illuminazione da 115 a 115

8. LO SPAZIO DI TESTA (Lucia Redaelli) da 116 a 119

8.1 Disegno da 116 a 116

8.2 I giardini circolari da 116 a 117

8.3 La meridiana da 118 a 119

9. IL PARCHEGGIO (Lucia Redaelli) da 120 a 123

9.1 Disegno da 121 a 122

9.2 Circolazione delle auto da 122 a 123

9.3 Materiali e illuminazione da 123 a 123

10. L'INTERVENTO SUGLI EDIFICI (Lucia Redaelli) da 124 a 125

11. IL MURO DI CONFINE (Valentina Raguso) da 126 a 127

## Conclusioni

SCHEDE TECNICHE da 00 a 00

## Bibliografia

# INDICE DELLE TAVOLE

01. Linee guida di progetto
02. Planimetria generale
03. Sezioni
04. Piazza Mercato 1
05. Piazza Mercato 2
06. Parco Lineare 1
07. Parco Lineare 2
08. Nuova attraversabilità
09. Spazio di Testa
10. Spazio di chiusura
11. Illuminazione



# INDICE DELLE IMMAGINI

## ABSTRACT

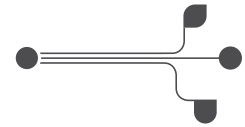
1. Vista complessiva dello spazio, p.5
2. Inquadramento area di progetto, p.7
3. Milano, le porte, p.9
4. Primi biglietti della Napoli - Capua,p.14
5. Padiglione reale innalzato sulla Villa Carrione a Portici per assistere al passaggio del treno inaugurale proveniente da Napoli,p.14
6. Le perforatrici, protagoniste dei trafori,p.15
7. La prima locomotiva di servizio che passa attraverso il tunnel del Moncenisio,p.15
8. Direttissima Roma – Firenze, il viadotto sul fiume Paglia, presso Orvieto,p.16-17
9. Lo sviluppo della rete ferroviaria del 1848, p.17
10. Lo sviluppo della rete ferroviaria fino alla proclamazione del Regno d'Italia,p.17
11. Carta TCI 1888: impianti ferroviari a Milano alla fine dell'800, p.22
12. Carta TCI 1908: impianti ferroviari a Milano all'inizio del XX sec.,p. 23
13. Carta TCI 1951: impianti ferroviari a Milano seconda metà del XX sec. p. 24
14. La Darsena o laghetto di Sant'Eustorgio, 1908 p.28
15. Il treno a vapore in uscita da Milano lungo il Naviglio di Pavia, 1930 circa. Milano, Civico Archivio Fotografico del Castello Sforzesco p.28
16. Arturo Ferrari, Il laghetto dell'Ospedale, senza data, olio su tela p. 29
17. Barconi lungo il Naviglio Grande p.29
18. Cartografia del piano regolatore Beruto, 1889,p.31
19. Cartografia del piano regolatore Pavia- Masera, 1912,p.31.
20. Cartografia del piano regolatore Albertini, 1934,p.31
21. Cartografia della Milano distrutta dai bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale, p.31
22. Cartografia della Milano da ricostruire in seguito ai bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale, p.31
23. Cartografia del piano regolatore del 1953, p.31
24. Cartografia della variante al piano regolatore del 1980, . p.31
25. Cartografia della “deregulation”, . p.31
26. Cascina San Marco, Milano, p. 35
27. Complesso industriale Barattini & C., Milano, ” p.38
28. Complesso industriale Ansaldo., Milano, p.38
29. Ponte meccanico del complesso industriale Richard Ginori, Milano, p.38
30. Vista aerea del Primo Quartiere della Società Umanitaria, Giovanni Broglio, Milano, 1905-06 p. 38
31. Vista dell'ingresso del Primo Quartiere della Società Umanitaria, Giovanni Broglio, Milano, 1905-06 p.39
32. Salone del Primo Quartiere della Società Umanitaria, Giovanni Broglio, Milano, 1905-06 p.39
33. Palestra del Primo Quartiere della Società Umanitaria, Giovanni Broglio, Milano, 1905-06 da “Della Calpa, Massimo (a cura di), Il Modello Umanitaria, Edizioni Raccolto-Umanitaria, Milano 2003” p.39
34. Vista del corridoio d'ingresso del Teatro Armani, Tadao Ando, Milano, 2001, da “Di Leo, Giovanni, Conoscere Milano, I luoghi della trasformazione, Via Savona, Via Tortona e dintorni, Comune di Milano, Milano 2002”,p.41
35. Vista del foyer del Teatro Armani, Tadao Ando, Milano, 2001, da “Di Leo, Giovanni, Conoscere Milano, I luoghi della trasformazione, Via Savona, Via Tortona e dintorni, Comune di Milano, Milano 2002”,p.41
36. Vista del ristorante interno del Teatro Armani, Tadao Ando, Milano, 2001, da “Di Leo, Giovanni, Conoscere Milano, I luoghi della trasformazione, Via Savona, Via Tortona e dintorni, Comune di Milano, Milano 2002”,p.41
37. Interno dell'edificio della Stazione, p.42
38. Il ponte di ferro,p.42
39. Napoli, mercato settimanale a Posillipo (2003)
40. Resti archeologici della piazza del mercato di Jerash, Giordania,p.44
41. Mercato di san Cristobal, Messico,p.44.

42. Mercato di piazza delle Erbe, Padova (1993),p.44
43. Mercato di fiori e maschere in Cichicastenango, Guatemala (1991),p.44
44. Baghdad, mercato prima dei bombardamenti (2003),p.44
45. Mercato di Bassoporto (1880), Napoli, p.44
46. Napoli, mercato di via dei Vergini (1995),p.44
47. Roma, mercatino natalizio a piazza Navona,p.44
48. Ercolano, mercato degli stracci (2003),p.45
49. V. Bignami, La fiera di Porta Vittoria, acquarello, 1879, Museo di Milano,p.47
50. Lorenzo Lotto, Mercato all'aperto, particolare,p.47
51. Giannino Grossi, Vecchio Verziere, olio su tela,p.47
52. Giuseppe Maria Crespi, Fiera, Pinacoteca di Brera, Milano,p.48
53. Civica raccolta delle stampe A. Bertarelli, Piazza Mercati, inchiostro acquarellato 1800, p.48
54. Alessandro Magnasco, Mecato, Civica pinacoteca, Castello Sforzesco, Milano,p.49
55. Giannino Grossi, La fiera campionaria del 1920, olio su tela, Museo di Milano,p.49
56. Achille Beltrame, La fiera di porta Tenaglia, olio su cartone, Museo di Milano,p.50
57. La fiera di Porta Genova, olio su tela, 1893, attribuito ad Achille Beltrame, Museo di Milano,p.50
58. Carlo Agazzi, La fiera degli Oh,bej! Oh,bej!, olio su tela, Museo di Milano,p.51
59. Achille Beltrame, Mercato dei gigli a Porta Nuova, olio su tela, Museo di Milano,p.51
60. Achille Beltrame, La Fiera di Sinigaglia, olio su cartone, Museo di Milano,p.51
61. Foto d'epoca della Fiera di Sinigaglia: svolgimento del mercato,p.52
62. Foto d'epoca della Fiera di Sinigaglia: residui del mercato,p.52
63. Foto d'epoca della Fiera di Sinigaglia:operai,p.52
64. Umberto Brambilla, Mercato a Porta Ticinese, olio su tela, Museo di Milano,p.52
65. La Fiera di Sinigaglia negli anni Cinquanta: bancarella di macchine fotografiche,p.53
66. La Fiera di Sinigaglia negli anni Cinquanta: bancarella di indumenti militari,p.53
67. La Fiera di Sinigaglia negli anni Cinquanta: bancarella anticaglie,p.53
68. La Fiera di Sinigaglia negli anni Cinquanta: bancarella di pelletteria,p.53
69. La Fiera di Sinigaglia negli anni Cinquanta, p.53
70. Foto d'epoca della Fiera di Sinigaglia: vendita di scampoli,p.53
71. Foto d'epoca della Fiera di Sinigaglia: bancarella di indumenti di lusso,p.53
72. Foto d'epoca della Fiera di Sinigaglia: in attesa del cliente,p.53
73. Foto d'epoca della Fiera di Sinigaglia,p.53
74. La Fiera di Sinigaglia negli anni Cinquanta: bancarella di cappelli,p.53
75. La Fiera di Sinigaglia negli anni Cinquanta: bancarella di libri usati, p.53
76. Analisi del quartiere,p.55
77. Servizi del quartiere,p.57
78. Visualizzazione degli spazi industriali riconveriti,58
79. Atelier Domus Academy, Milano,p.59
80. Caroli Village, Milano, p.59
81. Fabbrica dei giardini,p.59
82. Atrio complesso Magna Pars,p.59
83. Superstudio13,p.59
84. Sala Danza in Superstudio più,p.59
85. Sala prove Indutria, p.59
86. Studio fotografico Gastel, p.59
87. Complesso Ermenigildo Zegna, p.59
88. Giardino delle sculture di Lucchini in Stuperstudio più, p.59
90. Evento Drivind dream ferrari di Tod's,p.59
91. Evento al Fuorisalone 2003 per Muji nel complesso delle ex industrie Riva Calzoni,p.59
92. Evento di Mini nello spazio Day Light in Superstudio,p.59
93. Evento al Fuorisaone 2003 per Cappellini in Superstudio più, p.59
94. Vista serale del Naviglio Grande,p.62
95. Vista diurna del Naviglio Grande,p.62
95. Vista di Piazza Genova,p.63
96. Il ponte di ferro pedonale,p.63
97. Il ponte di ferro pedonale durante la Settimana del Salone del Mobile,p.63
98. Viabilità della zona,p.64
99. Il mercatone dell'antiquariato, vista dal Naviglio,p.65
100. Il mercatone dell'antiquariato, vista dalla strada,p.65
101. Mercato di Papiniano, venitori di biciclette,p.65
102. Mercato di Papiniano, intervento delle Forze dell'Ordine,p.65
103. Mercato di Papiniano, bancarella,p.65
104. Mercato di Papiniano, venditori di biciclette,p.65
105. Ingresso dell'area della Fiera di Sinigaglia,p. 66
106. Il muro di confine,p.66
107. Bancarelle alla fiera di Sinigaglia,p.66
108. Bancarelle alla fiera di Sinigaglia,p.66
109. Bancarelle alla fiera di Sinigaglia,p.66
110. Stato di fatto,p.71
111. Donald Judd, Untitoletoled,p. 72
112. Donald Judd, Untitoletoled,p. 72
112. Sol Le Witt,p.73
113. Sol Le Witt,p.73
114. Walter De Maria, Mile Long Chalk Drowing, 1968,p.74
115. M. Heizer, Dissipate,p.75
116. Carl Andre, p.76

117. Frank Stella, Nunca Pasa Nada, 1964,p.77
- 118-119. Antoni Gaudí, Parco Guell, Barcellona Spagna 1914,p.78
- 120-121. Carlos Ferrater, Xavier Martí, West Beach Promenade, Benidorm, Spagna 2003,p. 78
122. Jean Nouvel, Kilometro, Rosso, Bergamo, Italia 2007,p.79
- 123-124. West 8, Rio, Madrid, Spagna 2006,p.79
- 125-126. MaO, Piazza Risorgimento, Bari,p.79
- 127-128. West 8, Chasseterrein, Breda, Netherlands, 1994-2005,p.79
- 129-130. Daniel Buren, Beach Art, Den Haan, Belgio, p.80
- 131-132. Rebecca Horn, Spiriti di Madreperla, Napoli, Italia 2002,p.80
- 133-134. Herzong & De Meuron, Plaza De Espagna, Santa Cruz de Tenerife, Isole Canarie, Spagna,p.81
- 135-136. Zaha Hadid, Terminal Hoenheim Nord, Strasburgo, Francia.p.82
- 137-138. Daniel Buren, Le Deux Plateaux, Palais Royal, Parigi, Francia,1985, p.82
- 139-140. West 8, Luxory Village, Mosca, Russia, 2004,p.83
- 141-142. Roberto Burle Marx, Lungomare di Copacabana, Rio de Janeiro, Brasile, 1971,p.85
143. Las Vegas, vista notturna della Strip,p.85
144. Louis Barragan, Casa Barragna, Città del Messico,1958,p. 85
145. Pre esistenze mantenute,p.86
146. Disopsizione,p. 86
147. Intervento sull' Alzaia del Naviglio Grande,p.87
148. Nuova attraversabilità,p.87
149. Diagramma progettuale,p.88
150. Funzioni dello spazio,p.88
151. Key Plan della piazza mercato,p.89
152. Schema di distribuzione dello spazio mercato,p.90
153. Concept dell'intervento sulla linea di trazione elettrica,p.90
154. Layers di progetto della piazza mercato,p.92
- 155-156. Solar Ivy, il prodotto,p.93
157. Schema dell'applicazione degli elementi fotovoltaici,p.94
158. Elemento fotovoltaico,p.94
159. Schema delle panchine della piazza mercato,p.95
160. Panca della piazza Mercato,p.95
161. Schema di posa dei materiali della piazza mercato,p.96
- 162-165. Materiali della piazza mercato,p.96
- 166-167. Illuminazione puntiforme piazza mercato,p.97
168. Illuminazione generale piazza mercato,p.97
169. Key Plan del parco lineare,p.98
170. Schema di intervento sul dislivello,p.98
171. Schema di intervento sul Naviglio Grande,p.98
172. Schema dei percorsi pedonali, p.101
173. Layers di progetto del parco lineare, p.103
174. Distribuzione della vegetazione,p. 104-105
175. Schema delle fioriture,p.104
- 177-184. Essenze arbustive del parco,p 105
- 185-199. Essenze ad alto fusto del parco,p.106
- 200-202. Schemi di posa dei materiali del parco,p.108
- 203-205. Materiali del parco lineare,p.109
206. Illuminazione generale del parco lineare,p.109
207. Illuminazione del Naviglio Grande,p.109
208. Illuminazione delle panchine del parco lineare,p.110
209. Illuminazione delle scale del parco lineare,p.110
210. Key Plan degli attraversamenti,p.111
- 211- 214. Rapporto degli attraversamenti col tessuto urbano,p.112-113
- 215-218. Ambientazione interna degli attraversamenti,p.112-113
219. Schema dei materiali degli attraversamenti,p.115
220. Key Plan dello spazio di testa,p.116
221. Disegno complessivo dello spazio di testa,p.117
222. Layers di progetto dello spazio di testa, p. 117
223. Schema di distribuzione del parcheggio,p.121
224. Schema di circolazione del parcheggio,p.122
225. Schema di posa dei materiali del parcheggio,p.123
226. Illuminazione generale del parcheggio, p. 123
227. Intervento sull' Edificio della Stazione, p. 125
228. Schema di intervento sul perimetro dello scalo,p.126



# Abstract



La barriera fisica dello scalo ferroviario di Porta Genova mantiene nettamente separati due mondi che portano un passato diverso: da un lato quello di via Tortona, con una realtà dominata dalla riqualifica delle presenze industriali trasformate in un terziario legato alla moda, al design e alla cultura dell'immagine, e dall'altro lato il quartiere storico dei Navigli, con l'importanza della storia fluviale ed il repentino sviluppo della società del divertimento.

Lo spazio di frattura determinato dalla ferrovia, è costruito sulla base delle esigenze del mezzo meccanico, e si scontra brutalmente con la morfologia del tessuto urbano. Si tratta di un territorio con regole proprie, quelle dei treni, le stesse che in passato hanno modellato proprio la forma dell'area, inserita nella città attraverso una marcata curva.

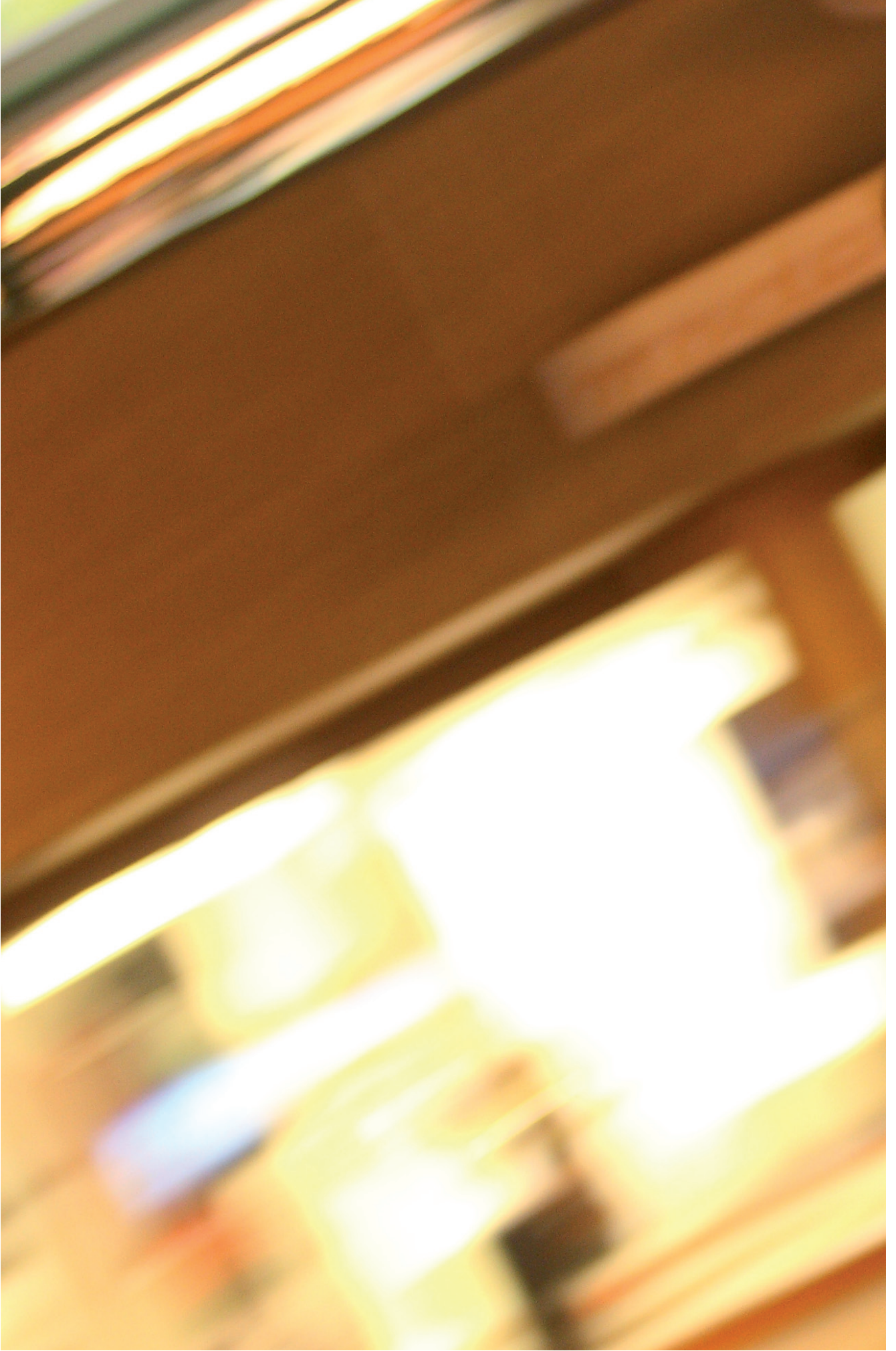
Nel progetto, tale territorio di grande suggestione si pone come elemento di connessione tra due brani di città che rimangono due esperienze differenti, con la realizzazione di un intervento "leggero" dal punto di vista architettonico ma imponente per le nuove possibilità che offre al tessuto urbano.

La sfida è quella di "addomesticare" un territorio che viene lasciato "a misura di macchina" nei suoi elementi costitutivi quali gli edifici originari della stazione, la linea per la trazione elettrica dei treni e soprattutto la morfologia continua dello spazio curvo.

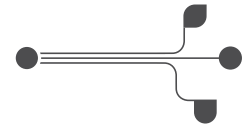
La scelta di inserire esclusivamente spazi pubblici all'aperto, nonché una piazza attrezzata per ospitare i mercati di quartiere, indica la volontà di rispettare la tradizione del quartiere delle piccole botteghe specializzate, e di lasciare libertà ad uno spazio totalmente pubblico di decongestione urbana, rispondendo al contempo ad un'esigenza concreta di collocazione della Fiera di Sinigaglia, mercato storico di questo quartiere.

La piena realizzazione della funzione di cerniera, implica inoltre la realizzazione di una viabilità prevalentemente pedonale di accesso alle nuove funzioni, andando ad incrementare i flussi verso un quartiere in grado di offrire molto alla città di Milano.





# Analisi



## 1. L'AREA DI PROGETTO

L'area di territorio considerata in questo progetto di Tesi si colloca nella parte sud-occidentale di Milano.

Nell'individuare i confini, la scelta effettuata è stata quella di tracciare un perimetro che si potesse il più possibile definire "di origine naturale".

Nella zona delimitata infatti, insistono (o insistevano in passato) diverse barriere (le mura, i Navigli, la Darsena), vie di comunicazione (importanti assi viari, la ferrovia, e ancora il Naviglio) e snodi (le porte). Tutti questi elementi fisici e architettonici, se da un lato separano una o più aree tra loro, al contempo tuttavia le mettono in comunicazione; nelle mura infatti si aprono porte attorno alle quali in passato fiorivano i commerci, e ancora il trasporto di uomini e di merci avveniva facilmente lungo le vie d'acqua. Confini di questo tipo dunque, danno luogo a differenti funzioni, comunicazioni e relazioni.

Un primo importante spicchio di questa area, è quello individuato in maniera molto chiara dai due Navigli (Grande e Pavese) e dall'importante cesura costituita dalla Darsena, proprio in corrispondenza di un altro elemento di frattura del territorio, le mura spagnole.

E peraltro, come afferma Andrea Vargiu nel saggio *Confini fluttuanti*, "per quanto riguarda la percezione dello spazio urbano, la presenza di una strada in genere rappresenta un elemento di minore discontinuità rispetto a quella di un corso d'acqua".<sup>1</sup>

Quella costituita dalle mura spagnole invece, è una testimonianza certamente fisica, ma che ha notevolmente influenzato lo sviluppo del tessuto socio-economico di questo spazio milanese, poiché fino agli inizi del secolo scorso esse segnavano anche un importante confine amministrativo. Al tracciato delle mura infatti, si sovrapponeva quello della linea daziaria. "Il regime daziario consentì l'instaurarsi di un particolare tessuto nell'area che dai Bastioni di Porta Ticinese si estendeva fino all'attuale circonvallazione di viale Tibaldi, in quello che fino al 1873 era stato il borgo di San Gottardo. [...] Inoltre, l'area subì forti cambiamenti a causa del processo di industrializzazione ed al parallelo fenomeno dell'inurbamento. Il tessuto sociale era quello di una zona popolare suburbana che trovava nell'area attorno a Porta Ticinese un polo di forte attrazione in cui fervevano traffici di varia natura".<sup>2</sup>

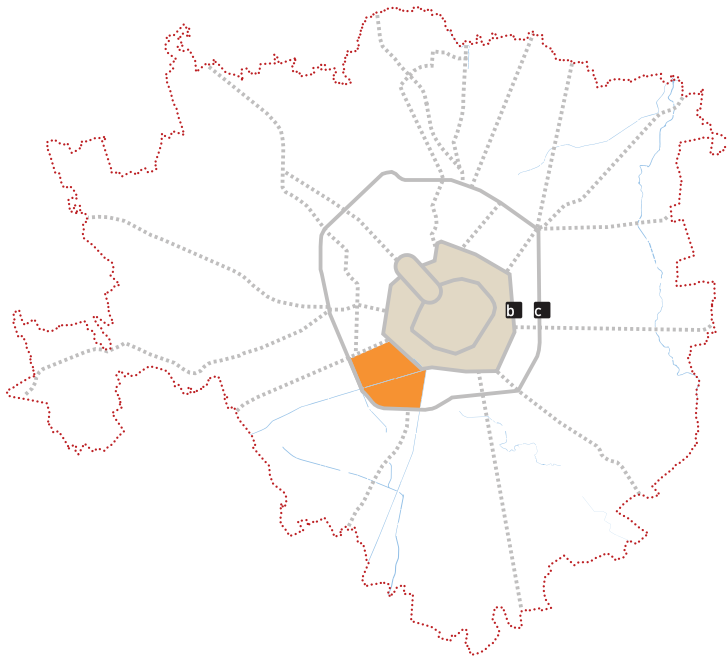
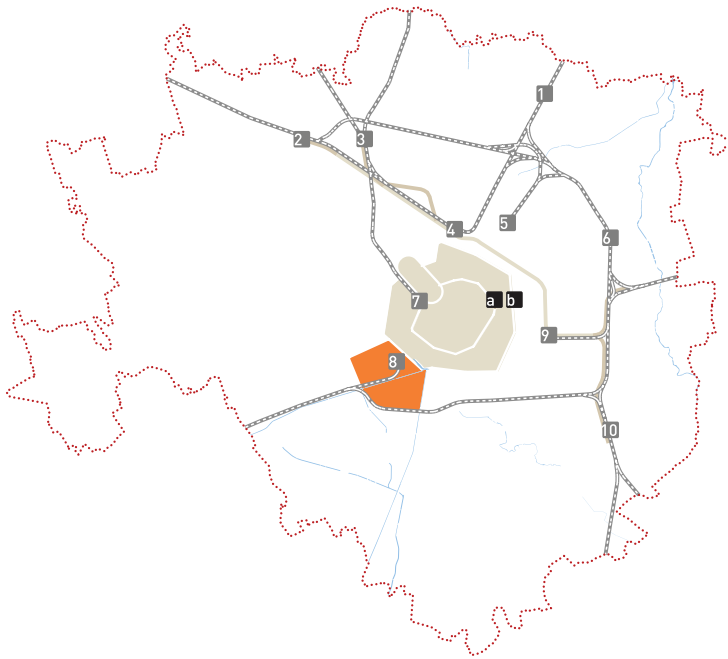
Il confine orientale individuato lungo viale Troya corrisponde invece alla linea daziaria stabilita nel 1898, che si estendeva fino all'attuale circonvallazione esterna (viali Troya – Cassala - Liguria).<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Bovone, Laura (a cura di), *Un quartiere alla moda, immagini e racconti del Ticinese a Milano*, Franco Angeli, Milano 2007 (1 ed. 1999), p. 37

<sup>2</sup> Bovone, Laura (a cura di), *Op. cit.*, p. 39

<sup>3</sup> Bovone, Laura (a cura di), *Op. cit.*, p. 40

## INQUADRAMENTO AREA DI PROGETTO



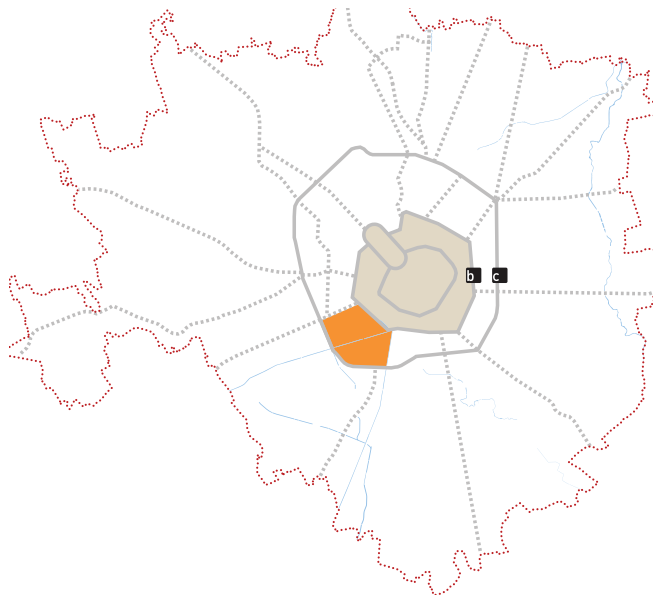
## LEGENDA

- ..... Confine comunale
- Rete idrografica
- Centro cittadino
- Area di progetto
- a Cerchia Navigli
- b Cerchia Mura spagnole
- Rete ferroviaria
- Passante ferroviario

## STAZIONI

- 1 Milano Greco Pirelli
- 2 Milano Certosa
- 3 Milano Bovisa
- 4 Milano Porta Garibaldi
- 5 Stazione Centrale
- 6 Milano Lambrate
- 7 Milano Cadorna
- 8 Milano Porta Genova
- 9 Milano Porta Vittoria
- 10 Milano Rogoredo

- b Circonvallazione interna
- c Circonvallazione esterna
- Viabilità



## 2. LA STORIA

### 2.1 STORIA DI MILANO ATTRAVERSO LE SUE “CERCHIE”

Il sistema delle porte si innesta sul giro dei tre progressivi anelli concentrici pertinenti i tre principali momenti della storia muraria di Milano: il periodo romano, la fase medievale e infine quella della dominazione spagnola.

Le mura romane vengono a loro volta suddivise in mura repubblicane e mura massimiane. Le prime risalgono al 49 a.C. circa, e sono state in assoluto la prima cinta muraria protettrice della città.<sup>1</sup>

È incerta la possibilità di ricostruire il tracciato dell'originaria linea di difesa dell'insediamento autoctono. Non doveva essere, in ogni caso, più che una palizzata. Certamente era di forma quadrangolare, come l'architettura urbanistica di Roma imponeva. Di questo impianto fanno parte le porte principali: Ticinese, Vercellina, Nuova e Romana, e le pusterle Iovia e Comacina.<sup>2</sup>

Al tempo dell'imperatore Massimiano (286-305) quando Milano divenne capitale dell'Impero Romano d'Occidente, questo poligono risulta ampliato. La struttura del tutto diversa è “segno di una maggiore ambizione d'intenti, ma anche di necessità difensive in precedenza sconosciute, legate all'incubo delle invasioni barbariche.”<sup>3</sup>

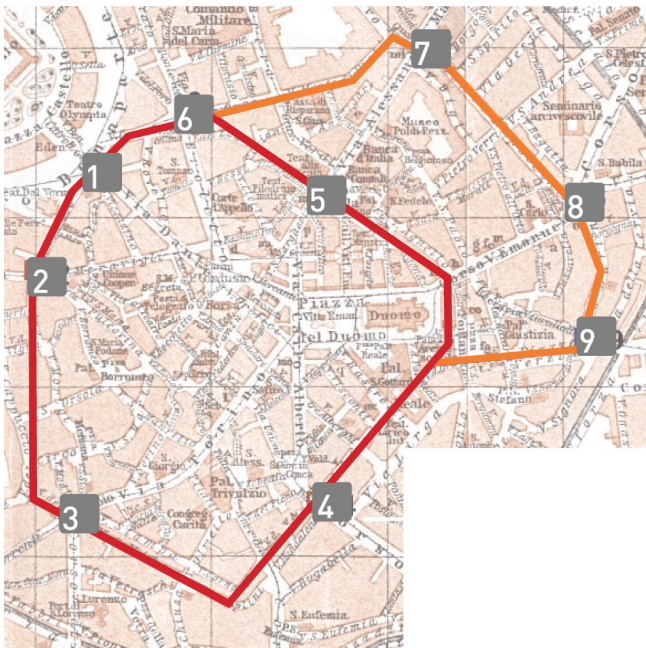
Il limite indicato dal recinto massimiano lascia sulla attuale mappa cittadina “una incrostazione sfumata rispetto alla netta definizione impressa dalle successive cerchie medievale e spagnola”.<sup>4</sup> Il progetto per le mura medievali infatti, vedeva un profondo fossato, con acqua prelevata dal Seveso e dal Nirone, a precedere un terrapieno formato dal materiale di risulta dello scavo del fosso.<sup>5</sup> Queste “disegnano così le permanenti cornici topografiche del centro cittadino funzionando, fino all'Ottocento,

quale limite effettivo e ideale dell'espansione abitativa”<sup>6</sup>, tanto che il fossato costruito in questi anni diventerà poi la “Cerchia dei Navigli”.<sup>7</sup>

La costruzione delle ultime mura della città, fu iniziativa del Governatore spagnolo Ferrante Gonzaga, che ne decise la costruzione nel 1546. La base della sua idea era unicamente militare; le mura infatti vennero costruite come fortificazioni per proteggere la città antica, i borghi e un buon tratto di terreno coltivato e di riserva per lo sviluppo futuro della città; sebbene infatti le vecchie mura furono abbattute, a cingere la città vecchia rimasero le acque della allora già esistente Fossa interna dei Navigli. La nuova “Cerchia dei Bastioni” proteggeva una più ampia porzione di città. I lavori durarono undici anni; le nuove mura, una volta completate, segnarono una netta separazione tra città e campagna, ma suscitavano anche stupore e ammirazione sul piano della tecnica costruttiva di un sistema difensivo inespugnabile. La cinta era costituita da un muraglione, munito di torri, e naturalmente dalle porte, che diventarono undici: Porta Romana, Porta Tosa, Porta Orientale, Porta Nuova, Porta Comasina, Porta Tenaglia, Porta Sempione, Porta Vercellina, Porta Ticinese, Porta Lodovica e Porta Vigentina.<sup>8</sup>

Parallelamente agli imponenti lavori per la costruzione della cinta bastionata, Milano si era dunque data dei nuovi e precisi confini, ben più estesi di quelli un tempo assestati sul circuito medievale. Col passare dei secoli, le varie cascine e i vari borghi nati a ridosso delle mura avevano dato vita ad un unico Comune, detto dei Corpi Santi, dizione che rimandava alla pratica di inumare, ai tempi dei primi cristiani, i corpi dei Martiri al di fuori delle mura cittadine.<sup>9</sup> Una delle fonti di maggiore guadagno per il Comune milanese era data così dal dazio sulle merci che entravano in Milano, cioè che venivano fatte passare





## MILANO – LE PORTE

### LEGENDA

- Mura Repubblicane
- Mura Massimiane

- 1** Porta Jovia
- 2** Porta Vercellina
- 3** Porta Ticinese
- 4** Porta Romana
- 5** Porta Orientale
- 6** Porta Cumana

attraverso le mura spagnole che, secondo la loro nuova funzione, segnavano egregiamente il confine del territorio comunale e quindi daziario.

Quando nel 1873 ci fu l'annessione delle borgate dei Corpi Santi al Comune di Milano, questo risultò diviso in otto Mandamenti, dei quali sei interni alle mura spagnole, mentre il settimo e l'ottavo riservati all'ex Comune dei Corpi Santi.<sup>10</sup>

Con l'annessione, la grande Milano era così nata, ed ebbe subito a risolvere grossi problemi. L'ex Comune dei Corpi Santi infatti era decisamente diverso dal Comune di Milano: "era agricolo, scarsamente urbanizzato, e dal punto di vista viario decisamente arretrato. Le strade erano prevalentemente sterrate, salvo le principali d'accesso alla città, e per nulla o scarsamente illuminate. Tuttavia accanto alle cascine, avevano ormai da qualche anno iniziato a spuntare oltre alle fabbriche, anche le case degli operai. Questa condizione di inferiorità rispetto al decoro del circondario interno, fu messa in luce da Giovan Battista Pirelli, già famoso nel campo della gomma. Questi, nel 1877, lamentava che a quattro anni dall'annessione, il circondario esterno, che pur si faceva ogni anno più popoloso, dando asilo agli immigrati che trovavano impiego nelle industrie fiorenti, si reggeva su strade pessime e disagiati, e testimonianza ne era la peggiore di tutte le strade, quella detta di circonvallazione (che appunto girava tutt'attorno le mura) che pur rivestendo l'importante ruolo di interscambio tra le due realtà cittadine, era perfino senza marciapiedi".<sup>11</sup>

Era necessaria dunque una "comunicazione ad una distanza ragionevole dalle attuali mura di 600-800 metri perché offrissi un facile invito e perché fosse compresa la parte che costituisce l'immediato suburbio, e presi quindi come punti determinati quelli risultanti da tali dati si tracciò una via anulare".<sup>12</sup> Si progettava dunque quella che è

l'attuale circonvallazione esterna, ossia una terza cerchia che verrà a segnare un'epoca dello sviluppo del Comune di Milano.

Sono questi inoltre, gli anni in cui la città veniva progressivamente circondata dalla linea ferrata, il rapido sviluppo della rete nazionale fu vissuto da protagonista dal capoluogo lombardo, ricavandone ulteriore sviluppo commerciale e industriale.

La data del 1885 segna invece per la storia di Milano un importante limite: è questo infatti l'anno di inizio dello smantellamento delle mura, ora sentite come limite insopportabile alla razionale organizzazione urbanistica e viabilistica del suolo cittadino. Il primo tratto a cadere fu quello fra Porta Ticinese e il Castello, dove scomparve Porta Magenta, un tempo denominata Vercellina.<sup>13</sup>

Le porte rimangono oggi come sporadiche presenze edilizie, senza più alcun legame reciproco, facendo sfondo ciascuna di esse al limitato scenario che la circonda. Gli interventi urbanistici attuati nel secolo scorso "sembrano glissare sul ruolo del monumento nel contesto cittadino: la porta è volta a volta intesa come ostacolo allo scorrimento del traffico, sempre più intenso, come sede di ripiego di associazioni e gruppi politici, come sede di ritrovo e di aggregazione".<sup>14</sup>

<sup>1</sup> Pifferi, Enzo, Tettamanzi, Laura, Milano, le porte, Enzo Pifferi Editore, Milano 1989, p. 12

<sup>2</sup> Pifferi, Enzo, Tettamanzi, Laura, Op. cit., p. 13

<sup>3</sup> Ibidem

<sup>4</sup> Pifferi, Enzo, Tettamanzi, Laura, Op. cit., p. 18

<sup>5</sup> Fava, Franco, Storia di Milano, Libreria Milanese, Milano 1995, p. 84

<sup>6</sup> Pifferi, Enzo, Tettamanzi, Laura, Op. cit., p. 18

<sup>7</sup> Fava, Franco, Storia di Milano, Libreria Milanese, Milano 1995, p. 84

<sup>8</sup> Fava, Franco, Op. cit., p. 85

<sup>9</sup> Ibidem

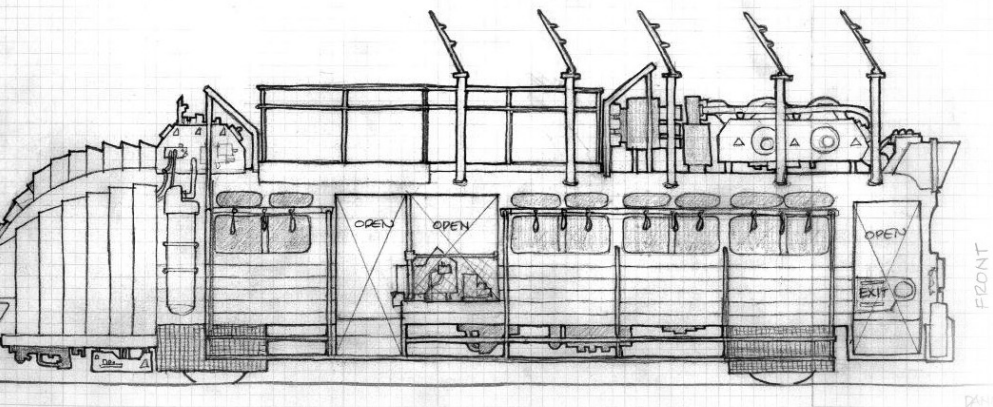
<sup>10</sup> Ibidem

<sup>11</sup> Di Bari, Rolando, Fava, Franco, Storia (e storie) di Milano, Edizioni Selecta, Pavia 2001, p. 24

<sup>12</sup> Di Bari, Rolando, Fava, Franco, Op. cit., p. 24

<sup>13</sup> Pifferi, Enzo, Tettamanzi, Laura, Op. cit., p. 57

<sup>14</sup> Ibidem



## 2.2 LA FERROVIA

### 2.2.1 La ferrovia: breve panorama estetico

Di nessuna invenzione le arti figurative si impadronirono dalle origini, e senza più abbandonarla, come della strada ferrata. Fin dal suo nascere la ferrovia divenne infatti preda immediata della pittura, del disegno, di motivi in prosa e in verso, e ripresa più tardi anche dall'arte cinematografica. Tutto questo perché la ferrovia costituisce un "motivo fondamentale di quel paesaggio determinato dall'interminabile duplice nastro, segnato dalla armoniosa geometria dei binari e degli scambi, dal cromatismo notturno dei segnali, dei caselli e dei semafori".<sup>1</sup>

A completare il panorama estetico legato alle vie ferrate si potrebbero persino richiamare i tentativi a carattere musicale, dal famoso Pacific 231 di Arthur Honegger del 1924, ispirato dalla visione di una locomotiva in piena corsa, al componimento *Un petit train de plasis* di Gioacchino Rossini.<sup>2</sup>

Eppure lo stridore dei primi convogli sembrò spezzare l'incanto del viaggiare romantico, soprattutto da parte di coloro i quali non riuscivano a tollerare la forzata guida dei binari, come descrive Livio Jannattoni in *Il treno in Italia* attraverso le citazioni di Domenico Giuliotti e Giovanni Papini nel 1923: "Odioso come tutte le cose bruttamente geometriche, inventate dagli ingegneri e dai meccanici, è la via coatta sulla quale l'orribile mostro si sferra. [...] Esso mi impedisce il desiderio e mi lascia l'impazienza. Mi dispiace d'essere spinto a quel modo, d'esser agli ordini del fischio. La ferrovia è l'espressione insolente del disprezzo della persona. Io non sono più un uomo, sono un oggetto; io non viaggio più, sono spedito [...]".<sup>3</sup>

La fisionomia quasi impersonale del locomotore non seduce più, oggi, la vena dei letterati, comprensibilmente in quanto la silenziosa potenza dell'energia elettrica rende meno visibile lo sforzo di trazione. Allora però, "lo sferragliare della locomotiva, e il fumo stesso che segnava pomposamente il tragitto della vaporiera, costituirono elementi validi a suscitare l'ardore creativo"<sup>4</sup>.

Ne nacquero versi da alimentare una grossa antologia, tra i quali quelli carducciani sul "bello e orribile mostro".<sup>5</sup>

corrusco e fumido  
come i vulcani  
i monti supera  
divora i piani;  
sorvola i baratri,  
poi si nasconde  
per antri incogniti,  
per vie profonde.

La ferrovia introduce, fino dalle sue origini, significative trasformazioni sulla struttura del territorio, sui comportamenti spazio-temporali e, come precedentemente descritto, sui campi di ricerca espressivi.

Si presenta pertanto non mimetica rispetto alla natura: “Il veicolo produce moto uniforme, dissimile nella configurazione fisica rispetto al movimento biologico [...]; le rotaie, sede standardizzata e di minore attrito, disegnano sul territorio una coppia di rette parallele. [La via ferrata] si confronta con la morfologia del territorio: si determina cioè un’alternativa rispetto all’esperienza “viva” con la natura e si avvia un progressivo indirizzo verso l’astratto”<sup>6</sup>. “Nel territorio, la ferrovia realizza nuove gerarchie di accessibilità e tende ad annullare gli spazi intermedi. Lo stesso viaggiatore è portato ad identificare il viaggio come intervallo tra partenza e arrivo. Quando guarda dal finestrino, il viaggiatore vede un paesaggio artificiale. Se non altro, nella processione dei pali del telegrafo, vale a dire il terzo termine con via e veicolo dell’unità macchina [...]”<sup>7</sup>. E ancora: “Il territorio attraversato deve essere piano ed omogeneo; [...] In situazione ordinaria, le rotaie, luogo del moto, divengono conflittuali rispetto al territorio insediato: si pretende l’extraterritorialità e l’unico punto di integrazione richiesto ed accettato è la stazione, luogo di rapporto macchina-passeggero da un lato, e di accoglimento urbano dall’altro”<sup>8</sup>.

L’attesa vicino ai binari rappresenta il mondo della città, con incontri, affollamenti e movimenti, ma il carattere dello spazio è “straordinario”, in particolare perché si figura come interno-esterno, come atmosfera artificiale<sup>9</sup>. Nicola Ventura descrive dunque la stazione come “il luogo, al tempo stesso affascinante e drammatico, del passaggio da un ambito misurabile in termini personali alla dimensione delle grandi distanze”<sup>10</sup>. A livello urbanistico invece, la stazione è uno dei momenti organizzativi più importanti della

città ottocentesca, attestando le varie direttrici di traffico, e sostenendo lo sviluppo edilizio in maniera differente sui due lati della via ferrata, l’uno rivolto al centro urbano, l’altro alle aree industriali servite direttamente dagli scali ferroviari, con un conseguente e chiaro “effetto barriera”<sup>11</sup>.

Alla luce di questa analisi, emerge la complessità del tema della “ricollocazione funzionale e della ricostruzione di nuovi tessuti e spazi della città, sia nelle aree delle stazioni che nei grandi scali ferroviari, resi sovrabbondanti dalle nuove tecnologie o comunque decentrabili”<sup>12</sup>. È questo peraltro uno dei grandi temi della città contemporanea, che si interroga così sul suo stesso futuro.

<sup>1</sup> Jannattoni, Livio, *Il treno in Italia*, Editalia, Roma 1980 (I ed., 1975), p. 47

<sup>2</sup> Jannattoni, Livio, *Op. cit.*, p. 48

<sup>3</sup> Jannattoni, Livio, *Op. cit.*, p. 49

<sup>4</sup> *Ibidem*

<sup>5</sup> A.a.vv., *Dal testo alla storia, dalla storia al testo*, Paravia, Roma

<sup>6</sup> Ventura, Nicola, *Lo spazio del moto. Disegno e progetto*, Edizioni Laterza, Bari 1996, p. 100

<sup>7</sup> *Ibidem*

<sup>8</sup> Ventura, Nicola, *Op. cit.*, p. 102

<sup>9</sup> Ventura, Nicola, *Op. cit.*, p. 103

<sup>10</sup> Ventura, Nicola, *Op. cit.*, p. 106

<sup>11</sup> Ventura, Nicola, *Op. cit.*, p. 109

<sup>12</sup> Ventura, Nicola, *Op. cit.*, p. 123

## IMAGES

1. Rain, steam and speed

2. Daumier, *la terza classe*

2. Fratelli Lumière, *L’arrivo di un treno alla stazione di La Ciotat*, film del 1896

3. Claude Monet, *La Gare Saint Lazare*, 1877, Chicago, Art Institute

4. Rotaie nel territorio, Texas, USA, da Ventura, Nicola, *Lo spazio del moto*.

Disegno e progetto





1



2



3

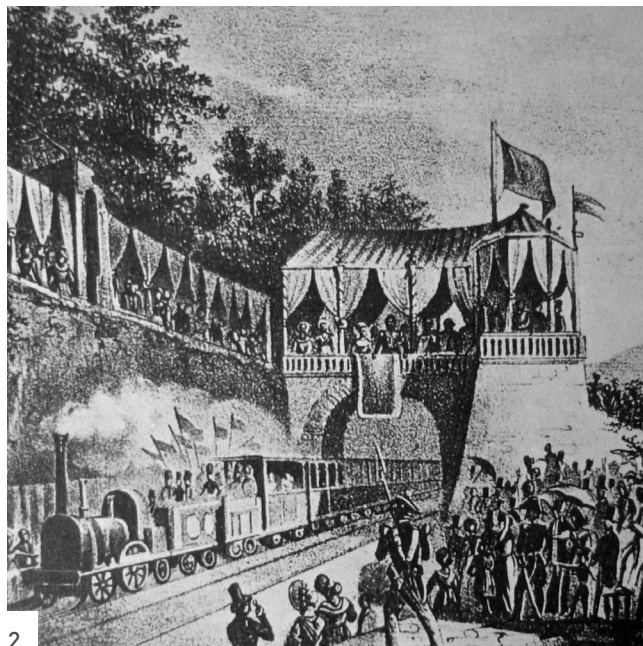


4





1



2

## Storia delle ferrovie in Italia: un quadro di sintesi

A partire dall'800, le ferrovie sono divenute un elemento molto importante del panorama urbano delle città del mondo sviluppato. Dopo il 1830, le strade ferrate e le locomotive a vapore si sono diffuse rapidamente dall'Inghilterra, loro luogo di origine, a tutta l'Europa. Milano non è stata da meno di tante altre città italiane ed europee, ed il treno, con i suoi binari e le sue stazioni, ha iniziato a caratterizzare (e condizionare) l'assetto territoriale e viario della città, anche se la ferrovia non è mai penetrata all'interno dell'antica cerchia delle Mura Spagnole.

Le ferrovie sono presto diventate un elemento molto importante per lo sviluppo economico e l'espansione della città, che grazie ad esse ha rafforzato il suo ruolo di centro primario di scambi con il Nord Europa.

Nella penisola italiana, le ferrovie nascono come brevi linee indipendenti nei quattro principali Stati preunitari e, come naturale, attorno ai capoluoghi del tempo.

Le strutture di comunicazione e di trasporto del periodo, vale a dire la rete stradale e le vie d'acqua, non avevano a quel momento raggiunto l'importanza necessaria per supportare la crescita della domanda sia interna che internazionale di beni agricoli, manifatturieri ed industriali<sup>1</sup>, che si accompagnava inevitabilmente allo sviluppo economico, sociale e civile "durante quel significativo periodo del secolo scorso, quando l'irrompere della prima rivoluzione industriale dava inizio a profondi mutamenti nel modo di vivere e di lavorare, nell'assetto del territorio e nell'economia stessa"<sup>2</sup>.

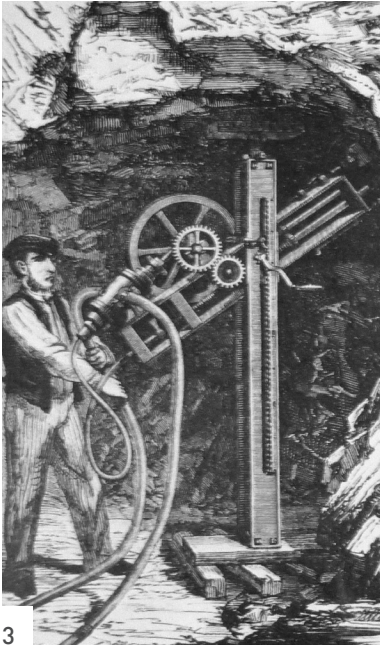
La prima linea ferroviaria fu la Napoli-Portici, inaugurata nel Regno delle Due Sicilie il 3 ottobre 1839<sup>3</sup>. "L'apertura dell'esercizio avvenne con grande sfarzo e straordinario concorso di popolo lungo l'intero percorso di circa sette chilometri, compiuto in circa 11

minuti. [...] Due furono i convogli inaugurali, ciascuno composto di una locomotiva e nove vetture, e per un totale di 250 persone viaggianti. Il re Ferdinando II e la reale famiglia presero posto nelle vetture personali, mentre i viaggi e le rispettive fermate venivano regolate da un apposito, rigidissimo cerimoniale, che contemplava tra l'altro parecchi colpi di cannone. [...] Il successo fu grande e tutti vollero provare. Dal 3 ottobre al 31 dicembre del 1839 salirono 131.116 passeggeri, con una media giornaliera di 1.500. Passatempo, semplice curiosità"<sup>4</sup>.

La seconda ferrovia italiana, l'anno seguente, copriva i 12 km tra Milano e Monza<sup>5</sup>; due anni dopo, il treno appariva in Veneto (Padova-Mestre)<sup>6</sup> e nel 1844 in Toscana (Pisa-Livorno)<sup>7</sup>. Dunque, "già nel decennio che precedette l'unificazione italiana (1851-1861) si gettavano le basi per la creazione di una rete, con una prima valenza commerciale, orientata soprattutto al trasporto merci"<sup>8</sup>.

Si può affermare che, per tutta la seconda metà dell'Ottocento, la ferrovia dilaghi per l'Italia, con un ritmo di costruzioni ben superiore a quello che, nell'ultimo dopoguerra, caratterizzerà la nuova rete autostradale: la media di 160 km all'anno di nuove linee ferroviarie per il decennio 1850-1859 si alza rapidamente, fino a toccare i 350 km all'anno, mantenuti per tutto l'arco 1860-1900, con una punta di quasi 470 km/anno come media del decennio 1880-1889. Per confronto, quasi un secolo dopo, il valore massimo per la rete autostradale sarà di 300 km/anno come media del decennio 1970-1979<sup>9</sup>.

Non può essere sottovalutato inoltre il grande significato delle infrastrutture realizzate: il traforo del Frejus, completato nel 1871 dopo quattordici anni di scavi, era stato intrapreso quando ancora non si disponeva delle perforatrici pneumatiche che negli anni seguenti avrebbero agevolato lo scavo delle gallerie<sup>10</sup>. A questo proposito, una significativa chiave di

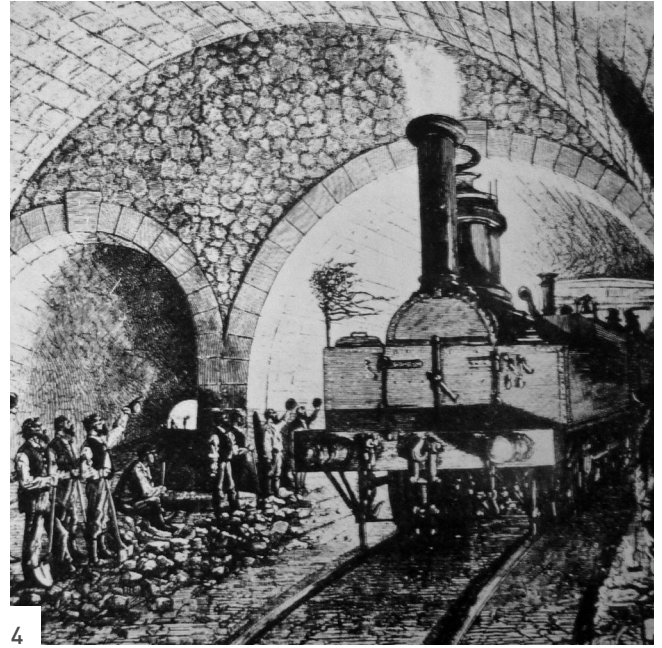


3

lettura delle nuove ferrovie, che nascevano su un terreno multiforme e difficile come quello italiano, è proprio rappresentata dalla lunghezza delle gallerie e dalla pendenza delle rampe: due valori che ben caratterizzano da un lato la difficoltà di costruzione, dall'altro quella di esercizio. La Torino-Genova, conclusa nel 1853 e primo tracciato italiano che affrontasse un difficile valico appenninico, “era emblematica da entrambi i punti di vista: una rampa di 10 km, da Pontedecimo a Busalla, portava ai 360 metri di quota del valico con una pendenza del 35%, ancor oggi considerata un valore limite per le ferrovie ordinarie; durante la costruzione, si aveva persino il dubbio che mai una locomotiva sarebbe stata in grado di risalirla; la rampa stessa comprendeva la galleria dei Giovi: 3,2 km, scavati con metodi ancora drammaticamente manuali”<sup>11</sup>.

“La pendenza del tracciato richiese mezzi di trazione eccezionali, e le locomotive in servizio sulla linea dovettero venire accoppiate, dando vita ai famosi Mastodonti dei Giovi”<sup>12</sup>.

E anche un altro aspetto non può essere trascurato: se da un lato la ferrovia dell'Ottocento si è inserita in maniera sorprendente nella forma complessa e variegata del territorio italiano, dall'altro questo è avvenuto in maniera altrettanto sorprendente in rapporto all'antico tessuto urbano. Ciò è accaduto in maniera probabilmente inconsapevole, semplicemente in conseguenza di ciò che veniva permesso dalla tecnica dell'epoca, ma con risultati che si possono considerare di grande pregio, non solo tecnico, ma anche architettonico e stilistico; secondo Jannattoni in *Il treno in Italia*, “il patrimonio storico delle ferrovie, prima ancora che dai treni e della stazioni, è costituito dagli stessi tracciati, molti dei quali si sono conservati sostanzialmente integri, e i loro imponenti viadotti in mattoni, le gallerie, le rampe rimangono eloquente testimonianza dei primordi della tecnica ferroviaria italiana”<sup>13</sup>.



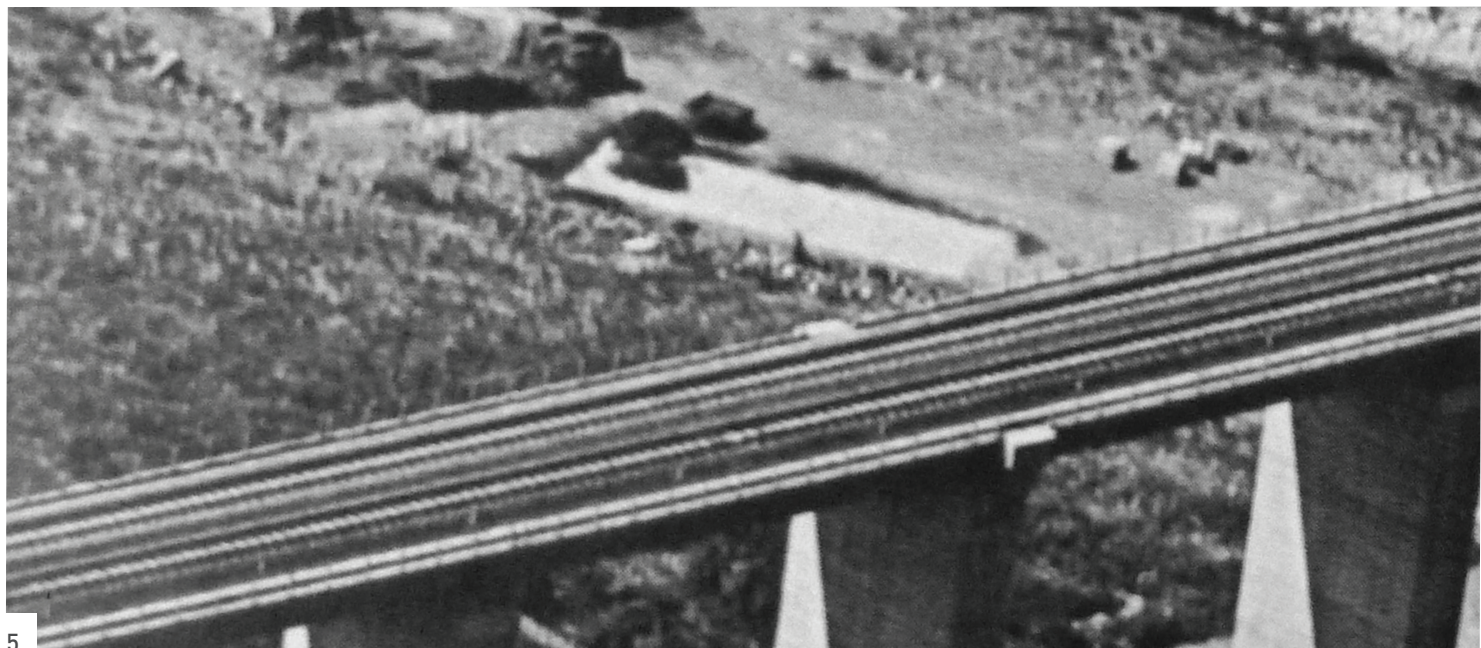
4

“Una volta proclamato di fatto il Regno d'Italia, ed eletta simbolicamente Roma Capitale (1861), si iniziava, com'era naturale, un nuovo e più felice periodo per le nostre strade ferrate. [...] Saranno proprio i motivi di una rinnovata politica unitaria a promuovere lo sviluppo futuro della rete. E le direttrici da seguire verranno così sintetizzate nella relazione ufficiale del 1864: «Correggere le deviazioni e gli errori, frutto delle idee separatiste, collegare fra loro le piccole società e costituire con esse delle combinazioni più solide e più vaste, [...] compiere le linee normali sulle quali si possa attirare il commercio europeo». [...] Alla fine del 1861 il territorio italiano si presentava solcato da 2.560 chilometri di ferrovie, la maggior parte delle quali risultavano localizzate nell'area padana. [...] Per quanto riguarda l'Europa invece, alla fine del 1876 si avevano questi valori assoluti: Italia 7.780 chilometri di ferrovie, Germania 28.877, Austria – Ungheria 17.315, Belgio 3.142, Danimarca 1.247, Francia 22.048, Norvegia 580, Svezia 3.750, Svizzera 2.184”<sup>14</sup>.

Il 1° luglio del 1905 nascono le Ferrovie dello Stato, come una struttura operativa che fa capo al Ministero dei Trasporti. “Al loro nascere, il Paese poteva complessivamente disporre di una rete nazionale di oltre 14.500 km (a cui si sommano 4800 km di ferrovie secondarie, destinati a non confluire nelle nuove FS). Se si pensa che la lunghezza della rete FS si sarebbe poi stabilizzata intorno ai 16.000 km, si può ben capire come la gran parte dell'impresa fosse ormai compiuta”<sup>15</sup>.

I compiti delle FS, nel primo decennio della loro esistenza, riguardarono prioritariamente l'unificazione dei tipi costruttivi di locomotive a vapore e la rivoluzionaria introduzione della trazione elettrica.<sup>16</sup> “Se le strade ferrate sono nate e cresciute insieme alla macchina a vapore, quel che si sperimentò in Italia proprio nei primissimi anni del XX secolo aprì le porte a un modo completamente nuovo di essere ferrovia: la trazione elettrica. In ben pochi campi, e certo non nella trazione a vapore, la ferrovia italiana





5

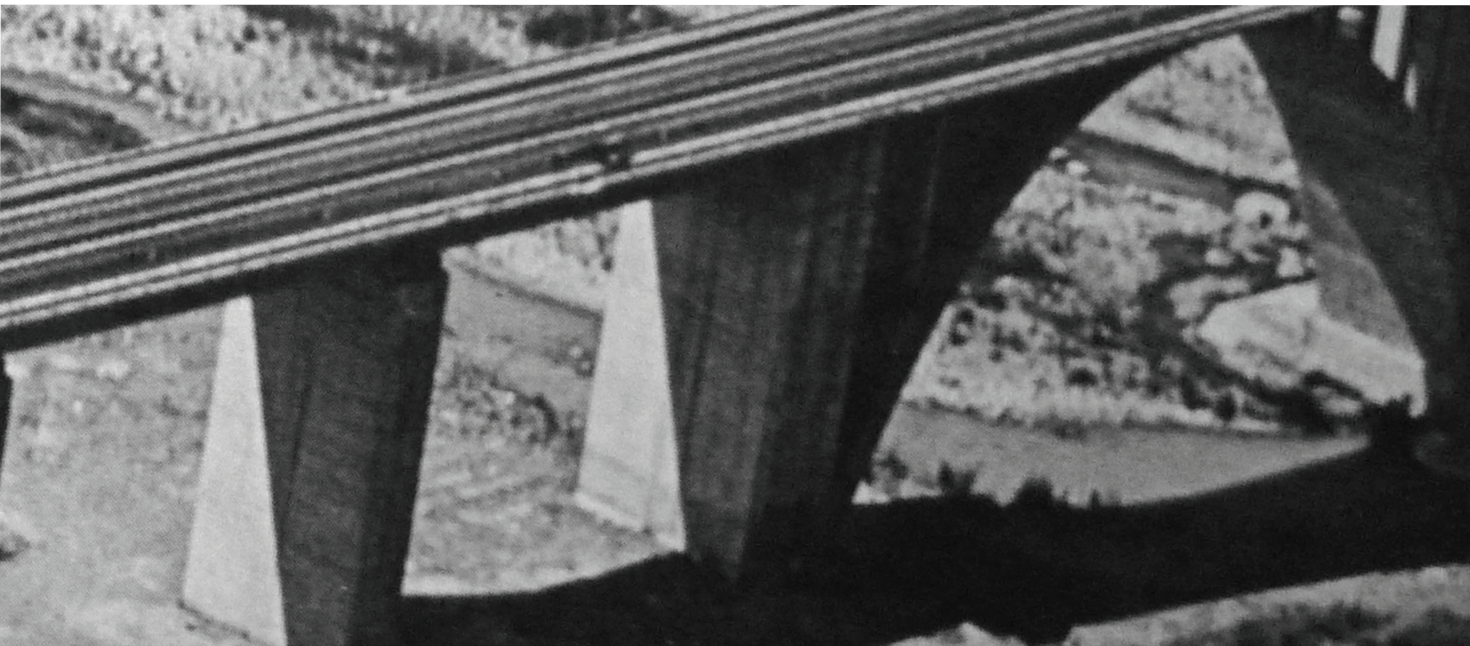
fu tanto all'avanguardia quanto lo fu nell'elettrificazione della propria rete".<sup>17</sup>

La prima guerra mondiale rappresentò inevitabilmente un freno alla realizzazione di nuove infrastrutture, alcune delle quali già intraprese; solo a partire dagli anni Venti, le FS poterono tornare alla costruzione di nuove linee. Non si trattava più tuttavia di ramificare la rete, che già aveva raggiunto una diffusione sufficientemente capillare, quanto piuttosto di realizzare quegli interventi che potevano renderla più moderna: riorganizzazione di nodi, elettrificazioni, nuove linee direttissime. Di queste se ne realizzarono due: nel 1927 venne aperta la nuova Roma-Napoli via Formia, che si affiancava alla precedente linea via Cassino; nel 1934 fu inaugurata la Bologna-Prato-Firenze, già da subito a trazione elettrica<sup>18</sup>.

Infine non può essere dimenticata la riorganizzazione dei grandi nodi metropolitani, in primo luogo quello di Milano, del cui sviluppo si tratterà specificatamente nel paragrafo successivo, per la quale, già dai primi anni del nuovo secolo, si era progettato un completo rifacimento delle linee ferroviarie in arrivo, comprendente anche la costruzione di una nuova Stazione Centrale, che sostituisse quella del 1864, ormai insufficiente. La nuova Stazione Centrale, ancora oggi pregevole testimonianza dell'architettura del ferro, è anche tra gli unici esempi italiani sopravvissuti ad eventi bellici e successive ricostruzioni<sup>19</sup>.

Drammatiche furono infatti le distruzioni alla fine della Seconda Guerra Mondiale. "La ricostruzione della rete fu qualcosa di straordinario: se gli Alleati avevano preventivato almeno dodici anni per ritornare alla situazione prebellica, già verso il 1952 la ricostruzione poteva dirsi conclusa. Molti studiosi vedono tale data come una sorta di limite, di separazione tra la "ferrovia classica", che svolge un ruolo fondamentale per la mobilità del Paese, e l'inizio del declino, la perdita di competitività, il dirottamento delle risorse verso altri settori: in primo luogo,

naturalmente, l'automobile privata"<sup>20</sup>. Ancora Jannattoni in *Il treno in Italia* ricorda che "nel 1958, si autorizzava la costruzione dell'Autostrada del Sole, completata da Milano a Napoli entro il 1964. Tra queste due date può porsi la svolta; e dopo la seconda data, risultò quanto mai evidente che le risorse stavano per cambiare destinazione. Del resto, gli oltre 4800 km di rete autostradale costruiti nel ventennio successivo (1958-78) non potevano che richiedere investimenti ragguardevoli, tali da incidere significativamente sul bilancio della nazione"<sup>21</sup>. Questo tuttavia non vuol dire che le ferrovie si fermarono, cominciando proprio allora a svolgere ruoli quasi del tutto nuovi, a supporto prima dell'immigrazione e poi dei movimenti pendolari. Tuttavia, "il ritmo di crescita complessivo della mobilità prese ad essere tanto rilevante che, semplicemente, travalicò quello pur continuo delle ferrovie"<sup>22</sup>. L'ultimo trentennio porta con sé realizzazioni su due fronti complementari: da un lato si costruisce la prima linea ad alta velocità italiana, la Direttissima Firenze-Roma. Dall'altro, si intraprendono nuove importanti opere in ambito urbano e suburbano, destinate alla mobilità di breve raggio, di tipo quasi metropolitano, a Milano, Torino, Roma e, in misura minore, altri capoluoghi<sup>23</sup>. Ad esempio "la costruzione del Passante ferroviario di Milano, concepito sul finire degli anni Sessanta, inizia nel 1984 per costituire una ferrovia sotterranea che attraversa la città da nord-ovest (stazioni di Certosa e Bovisa), fino a est (nuova stazione di Porta Vittoria), permettendo ai treni suburbani di ridistribuire il carico di viaggiatori"<sup>24</sup>. Molto altro si potrebbe aggiungere sui possibili sviluppi, sulle altre stazioni che sono sorte da allora ad oggi, come sicuramente tra un secolo le ferrovie avrenno tante altre cose da raccontare, in fatto di trasformazioni, di evoluzione, di progresso, di tecnologia. Perché questo è un processo in continuo movimento, inarrestabile, nato in quelle stazioni dove tutti potevano andare ad ammirare, pieni di stupore, lo sbuffante movimento delle prime locomotive.



## STORIA DELLE FERROVIE IN ITALIA: UN QUADRO DI SINTESI

### LO SVILUPPO DELLA RETE FERROVIARIA NEL 1848



### LO SVILUPPO DELLA RETE FERROVIARIA FINO ALLA PROCLAMAZIONE DEL REGNO D'ITALIA



## LEGENDA

- 1839-1850
- 1851-1860

## IMAGES

1. Primi biglietti della Napoli - Capua
2. Padiglione reale innalzato sulla Villa Carrione a Portici per assistere al passaggio del treno inaugurale proveniente da Napoli
3. Le perforatrici, protagoniste dei trafori
4. La prima locomotiva di servizio che passa attraverso il tunnel del Moncenisio
5. Direttissima Roma - Firenze, il viadotto sul fiume Paglia, presso Orvieto



### 2.2.3 Binari e stazioni a Milano: gli esordi

Prima della costruzione della vecchia Stazione Centrale, Milano ebbe due stazioni di testa, corrispondenti alle prime due ferrovie che arrivarono in città.

La prima fu quella di Porta Nuova per la Milano-Monza, inaugurata il 17 agosto 1840. In quegli anni “il Comune di Milano era contenuto entro la Cerchia dei Bastioni, e le porte della città, ben munite e presidiate da efficienti guarnigioni militari, venivano tassativamente chiuse all'imbrunire. [...] Viene così deciso di costruire la stazione accanto alla Porta Nuova, fuori le mura, nel Comune dei Corpi Santi”.<sup>25</sup> “La prima stazione di Milano è un edificio dalla linea classica, a due piani, sormontato da un timpano triangolare”.<sup>26</sup> Così, alla cerimonia di inaugurazione, “la locomotiva Lombardia, pavesata di vessilli e festoni, traina un convoglio di tre carrozze sulle quali, dopo la cerimonia inaugurale, prendono posto l'Arciduca, l'Arcivescovo, tutte le autorità, una scorta militare d'onore e una banda militare. Il percorso, di 12,8 km, viene coperto in soli 19 minuti, realizzando una media di 40.4 km/h, di gran lunga superiore a quella delle più veloci carrozze a cavalli. A Milano, alla stazione di Porta Nuova, il treno è accolto con travolgente entusiasmo; a breve distanza, giunge un secondo convoglio trainato dalla locomotiva Milano. Se è vero che la prima ferrovia nel nostro Paese è stata quella napoletana, di progetto francese, è anche vero che la prima ferrovia veramente italiana è quella lombarda, interamente progettata dall'ingegnere milanese Giulio Sarti”.<sup>27</sup> Come si vede, l'avvento della ferrovia costituisce fin dal suo inizio un importante fattore di sviluppo economico, e non solo una curiosità puramente turistica.

La seconda stazione di testa milanese fu invece quella di Porta Tosa (ribattezzata Porta Vittoria dopo le

Cinque Giornate di Milano del 1848), per la Milano-Treviglio, denominata Ferdinandea<sup>28</sup>.

Fu un volere degli Austriaci quello di raccordare il tronco della Milano-Treviglio con la linea delle sei città, che avrebbe collegato Milano con Brescia, Verona, Vicenza, Padova e Venezia.<sup>29</sup>

Lungo il percorso della Ferdinandea, nel punto di migliore accesso al Duomo, fu localizzata la vecchia Stazione Centrale, della quale oggi non rimane traccia. La prima pietra fu posata nel 1857, ma si dovette aspettare fino al 1864 per la sua entrata in funzione<sup>30</sup>.

In attesa dell'inaugurazione della Stazione Centrale e del raccordo con la Ferdinandea, nel 1859 gli Austriaci costruirono un binario militare con i carri trainati da cavalli, dunque non una ferrovia vera e propria ma piuttosto un raccordo, tra Porta Tosa e Porta Nuova<sup>31</sup>.

Così Otto Cima descrive la nascita della più importante stazione milanese, una stazione di cui da tempo si sentiva la necessità: “Vento, nubi scure e basse e tratto tratto qualche spruzzatina di pioggia, quel giorno del 12 settembre del 1857 in cui venne posta con grande solennità e coll'intervento delle loro Altezze Imperiali la prima pietra della Stazione Centrale [...]”<sup>32</sup>. Dunque il 10 maggio 1864 la Stazione Centrale, iniziata sotto gli Austriaci, veniva inaugurata dal primo re d'Italia, Vittorio Emanuele II<sup>33</sup>. Si trattava di una realizzazione imponente, la più grande stazione d'Italia, che parallelamente rese necessaria la ristrutturazione urbanistica della zona, occupata dai nuovi impianti ferroviari<sup>34</sup>.

In quanto alla linea proveniente da Alessandria e Mortara, quella che oggi fa capolinea a Porta Genova, “essa aveva un accesso semplice ed efficiente alla vecchia stazione Centrale, anche se completamente diverso dall'attuale. Infatti per andare da Milano Centrale a San Cristoforo, la linea attivata il 17

gennaio 1870 si distaccava dalla Milano-Torino al Bivio Vigevano, piegava verso sud-ovest e quindi, con un curvone, raggiungeva la stazione di Porta Genova, proseguendo quindi, come oggi, verso Mortara<sup>35</sup>.

Lo Scalo Sempione, attivo fino alla riorganizzazione ferroviaria del 1931, fu realizzato lungo tale percorso specificamente per lo smistamento merci. Milano infatti “per la sua posizione geografica, attirava e distribuiva correnti di traffico che divennero anche internazionali”<sup>36</sup>. Il perimetro dello scalo si evidenzia ancor oggi nel tessuto urbano.

La Cintura Sud, inaugurata il 1° giugno 1891, chiudeva l’anello ferroviario attorno alla città, ed era raggiungibile con un nuovo bivio, da Rogoredo a Porta Romana, con la funzione di raccordo merci fra lo Scalo Sempione e Rogoredo<sup>37</sup>.

Intorno agli anni Dieci, si cominciava a delineare il nuovo assetto ferroviario della città, legato alla soppressione della vecchia Stazione Centrale, diventata ormai insufficiente per una città come Milano, e alla costruzione di una nuova, che si protrasse per un ventennio<sup>38</sup>. “La collocazione della nuova Stazione Centrale fu individuata un poco più a nord della precedente. Si pensò ad una stazione di testa, che era pertanto comodo orientare perpendicolarmente rispetto alla vecchia, la quale era invece passante. Dal momento che l'orientamento della maglia viaria era cresciuto proprio parallelamente all'asse della vecchia Centrale, per la stazione nuova fu spontaneo rispettare la stessa maglia urbana, cosicché l'orientamento risultò esattamente a 90° con la precedente”<sup>39</sup>. Ciò costituisce un interessante esempio di come ferrovie e città si condizionino reciprocamente nel loro sviluppo.

In questi stessi anni si cominciarono ad inaugurare le nuove linee di cintura che erano necessarie a raccordarla alle ferrovie in arrivo a Milano: si tratta delle linee ancora oggi utilizzate dai treni passeggeri

e merci che passano per la città. Nel 1914 si aprì dunque la Cintura Nord, tra la prima stazione di Lambrate e Musocco. Il 12 marzo 1918 venne attivata la Cintura Est e nel contempo furono creati gli allacciamenti con Porta Romana e con Porta Vittoria sia da sud sia da nord<sup>40</sup>.

Il collegamento tra San Cristoforo e la Cintura Sud, fu realizzato solamente nel 1915, sempre per le merci, mediante il bivio Naviglio Grande. Solamente dal 1931, con la soppressione della Cintura Ovest, Porta Genova divenne di testa e fu necessario usare le Cinture Sud e Est per raggiungere la Stazione Centrale, con un percorso più lungo e complesso di quello originario<sup>41</sup>.

Nel 1931, la nuova Stazione Centrale fu pronta, e la vecchia poté essere abbandonata. Demolito il fabbricato viaggiatori e rimosso completamente il rilevato ferroviario che proseguiva verso est, si lasciarono invece in servizio i binari tronchi lato ovest. Essi divennero la Stazione di Porta Nuova, alla quale facevano capo le linee locali verso Novara e Varese. Questa sarebbe durata altri trent’anni, ossia finché nel 1963 venne attivata la nuova stazione di testa di Milano Porta Garibaldi, in sostituzione proprio della stazione di Porta Nuova<sup>42</sup>: “il capolinea è stato arretrato di circa 800 m, lasciando libera una vasta area che per oltre trent'anni è stata usata come Luna Park, detto appunto delle Varesine, naturalmente dal fatto che una volta vi partivano i treni per Varese”<sup>43</sup>.

Porta Garibaldi è stata ampliata nel 1966 con l'attivazione della Galleria Garibaldi, lunga circa 2 km<sup>44</sup>. Il riassetto ferroviario degli anni '30, aveva tuttavia privato la città di un collegamento ferroviario diretto fra le linee provenienti da sud-est e quelle dirette a nord-ovest. A questa carenza sopperirà, circa 75 anni dopo, il Passante Ferroviario. Questa grande opera era stata progettata verso la fine degli



1

anni '60, anche se fu iniziata solo nel 1984. Gli scavi cominciarono proprio dalla stazione di Repubblica, cioè dal sito della vecchia Stazione Centrale. In effetti il Passante non fa altro che ripercorrere, in sotterranea, il tracciato della vecchia ferrovia per Piacenza-Venezia, soppressa agli inizi degli anni '30. Analogamente, la già citata galleria Garibaldi segue il primo tratto della vecchia ferrovia per Monza-Como, anch'esso soppresso. L'obiettivo dell'ingresso in servizio del Passante era dunque quello di alleggerire non solo i servizi ferroviari regionali, trovando una migliore integrazione della rete dei trasporti urbani sotterranei e di superficie, ma creare anche le connessioni con la rete dei treni ad alta velocità, offrendo così alla città di Milano un sistema ferrotranviario integrato con il suo vasto hinterland, ed un po' più all'altezza di quello posseduto da decenni da tante altre metropoli europee<sup>45</sup>.

<sup>1</sup> Zaninelli, Sergio (a cura di), *Le ferrovie in Lombardia tra Ottocento e Novecento*, Edizioni Il Polifilo, Milano 1995, p. X

<sup>2</sup> Angelini, Ivo, Camusso, Alessio, Ogliaresi, Francesco, Tartaglia, Filippo, *Prime stazioni a Milano*, BBE, Torino 1987, p. 1

<sup>3</sup> Jannattoni, Livio, *Il treno in Italia*, Editalia, Roma 1980 (I ed., 1975), p. 15

<sup>4</sup> Ibidem

<sup>5</sup> Jannattoni, Livio, *Op. cit.*, p. 17

<sup>6</sup> Ibidem

<sup>7</sup> Jannattoni, Livio, *Op. cit.*, p. 19

<sup>8</sup> Zaninelli, Sergio, *Op. cit.*, p. 27

<sup>9</sup> www.miol.it

<sup>10</sup> Jannattoni, Livio, *Op. cit.*, p. 21

<sup>11</sup> Jannattoni, Livio, *Op. cit.*, p. 21

<sup>12</sup> Ibidem

<sup>13</sup> Zaninelli, Sergio, *Op. cit.*, p. 35

<sup>14</sup> Jannattoni, Livio, *Op. cit.*, p. 32

<sup>15</sup> Jannattoni, Livio, *Op. cit.*, p. 33

<sup>16</sup> Ibidem

<sup>17</sup> Jannattoni, Livio, *Op. cit.*, p. 34

<sup>18</sup> Jannattoni, Livio, *Op. cit.*, p. 20

<sup>19</sup> Zaninelli, Sergio, *Op. cit.*, p. 47

<sup>20</sup> www.miol.it

<sup>21</sup> Ibidem

<sup>22</sup> Ibidem

<sup>23</sup> Sistemare

<sup>24</sup> Sistemare

<sup>25</sup> Angelini, Ivo, Camusso, Alessio, Ogliaresi, Francesco, Tartaglia, Filippo, *Prime stazioni a Milano*, BBE, Torino 1987, p. 3

<sup>26</sup> Angelini, Ivo, Camusso, Alessio, Ogliaresi, Francesco, Tartaglia, Filippo, *Op. cit.*, p. 2

<sup>27</sup> Angelini, Ivo, Camusso, Alessio, Ogliaresi, Francesco, Tartaglia, Filippo, *Op. cit.*, p. 1

<sup>28</sup> Zaninelli, Sergio, *Op. cit.*, p. 15

<sup>29</sup> Angelini, Ivo, Camusso, Alessio, Ogliaresi, Francesco, Tartaglia, Filippo, *Op. cit.*, p. 13

<sup>30</sup> Zaninelli, Sergio, *Op. cit.*, p. 18

<sup>31</sup> Ibidem

<sup>32</sup> Angelini, Ivo, Camusso, Alessio, Ogliaresi, Francesco, Tartaglia, Filippo, *Op. cit.*, p. 24

<sup>33</sup> Angelini, Ivo, Camusso, Alessio, Ogliaresi, Francesco, Tartaglia, Filippo, *Op. cit.*, p. 26

<sup>34</sup> Angelini, Ivo, Camusso, Alessio, Ogliaresi, Francesco, Tartaglia, Filippo, *Op. cit.*, p. 32

<sup>35</sup> Zaninelli, Sergio, *Op. cit.*, p. 32

<sup>36</sup> Angelini, Ivo, Camusso, Alessio, Ogliaresi, Francesco, Tartaglia, Filippo, *Op. cit.*, p. 33

<sup>37</sup> Zaninelli, Sergio, *Op. cit.*, p. 32

<sup>38</sup> Zaninelli, Sergio, *Op. cit.*, p. 41

<sup>39</sup> Zaninelli, Sergio, *Op. cit.*, p. 46

<sup>40</sup> Zaninelli, Sergio, *Op. cit.*, p. 48

<sup>41</sup> Ibidem

<sup>42</sup> Zaninelli, Sergio, *Op. cit.*, p. 49

<sup>43</sup> Belgiojoso, Alberico, Marescotti, Luca (a cura di), *Il passante ferroviario e la trasformazione di Milano*, Clup, Milano 1986, p. 19

<sup>44</sup> Belgiojoso, Alberico, Marescotti, Luca (a cura di), *Op. cit.*, p. 42

<sup>45</sup> Belgiojoso, Alberico, Marescotti, Luca (a cura di), *Op. cit.*, p. 51





2



2



2



2



2



2



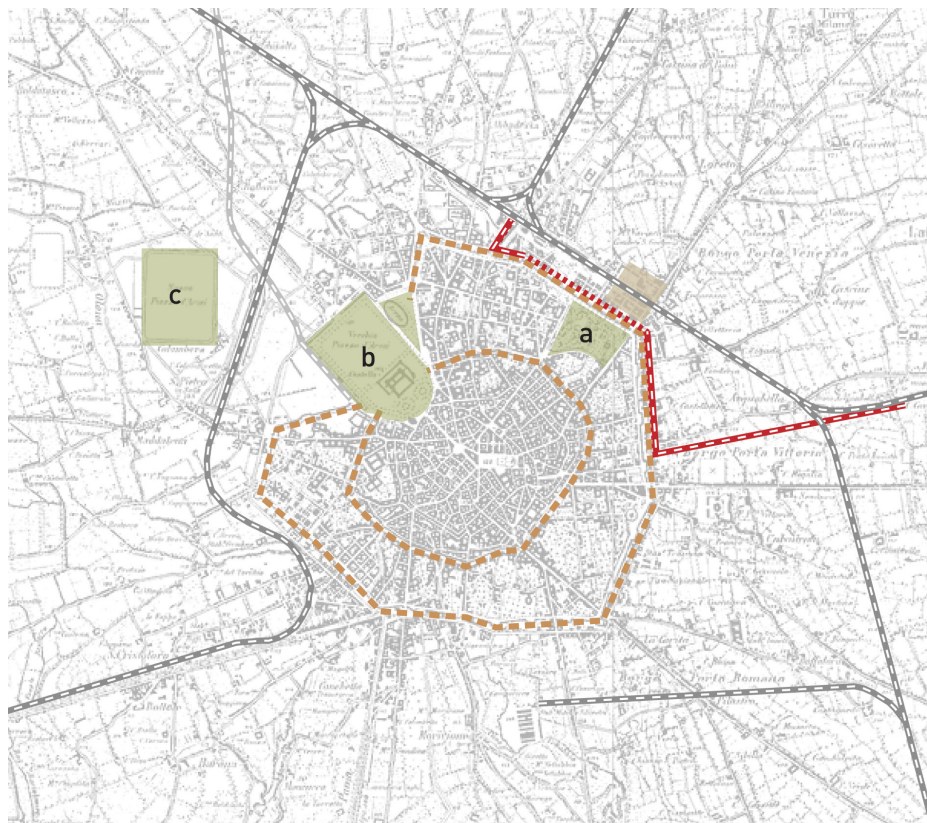
2



2









## Carta TCI 1888: IMPIANTI FERROVIARI A MILANO ALLA FINE DELL'OTTOCENTO







28

### LEGENDA

-  Prime due ferrovie che arrivarono a Milano, già abbandonate nel 1888
-  Raccordo a cavalli tra Porta Nuova e Porta Tosa
-  Ferrovie
-  Linea delle Ferrovie Nord (1879)
-  Cerchie che delimitavano l'urbanizzato ottocentesco: la cerchia dei Navigli e quella più esterna dei Bastioni Spagnoli.
-  Lazzaretto

#### GRANDI AREE PUBBLICHE

-  Giardini
-  **a** Vecchia Piazza d'Armi
-  **b** (comprendente il Castello e l'Arena), che nel decennio successivo sarebbe diventata il Parco Sempione e il Foro Bonaparte
-  **c** Nuova Piazza d'Armi, che negli anni Venti sarebbe diventata la Fiera Campionaria

Fuori dalla cerchia dei bastioni è ancora del tutto assente la nuova maglia urbana, che proprio due anni prima era stata disegnata dal Piano Regolatore dell'Ing. Beruto.

**Carta TCI 1908: IMPIANTI  
FERROVIARI A MILANO  
ALL'INIZIO DEL XX SECOLO**



**LEGENDA**

- Ferrovie
- - - Linea delle Ferrovie Nord (1879)
- ..... Raccordo tra la Cintura Sud e la linea di Vigevano, che è del 1915, quindi successivo
- a** Stazione Certosa
- b** Vecchia Stazione Centrale
- c** Vecchia Stazione Lambrate, ancora esistente ma inutilizzata
- d** Stazione Porta Genova
- e** Stazione Rogoredo

La configurazione definitiva della prima rete ferroviaria milanese è quella successiva all'attivazione della nuova Stazione Centrale

## Carta TCI 1951: IMPIANTI FERROVIARI A MILANO A META' DEL XX SECOLO



30

### LEGENDA

- Ferrovie esistenti ancora oggi
- Linea delle Ferrovie Nord (1879)
- ... Ferrovie presenti nel 1950 e oggi scomparse
- Tracciati già abbandonati quando fu disegnata la carta, ma il cui andamento è ancora oggi leggibile nella maglia stradale
- Le due vie "oblique" Archimede e Sottocorno, unica traccia residua della primitiva stazione di Porta Tosa
- Cerchie che delimitavano l'urbanizzato ottocentesco: la cerchia dei Navigli e quella più esterna dei Bastioni Spagnoli.

GRANDI AREE PUBBLICHE, interessanti perché ricavate proprio intorno ai binari della cintura occidentale

- a** Giardini di via Pallavicino
- b** Parco Solari



1825 - Inghilterra: apertura del  
1827 - Austria: Linz - Budweis (a tr  
st. Etienne - Andrezieux (a trazi  
south carolina railroad. 1834 -  
1835 - Belgio: Bruxelles - Malines  
- Furth. 1836 - Canada: La Prairie  
pietroburgo - Tzarckoie zelo. 1839  
**1839 - Italia: Napoli - Portici.** 18  
- Danimarca: Copenhagen - Ros  
Baden. 1848 - Spagna: Barcellona  
- Thana. 1854 - Egitto: Alessan  
cristiania - Eidsvoll. 1854 - Au  
Melbourne. 1856 - Portogallo: Lis  
Göteborg - Jönköping e Malmö -  
Floresta. 1862 - Finlandia: Helsin  
Yokohama - Shinagawa. 1876



lla linea stockton - darlington.  
razione animale). 1828 - francia:  
one animale). 1831 - stati uniti:  
irlanda: dublino - kingstown.  
s . 1835 - germania: norimberga  
rie - st. john. 1837 - russia: s.  
- olanda: amsterdam - haarme.  
1846 - ungheria: pest - vacz. 1847  
skilde. 1847 - svizzera: zurigo -  
a - mataro. 1853 - india: bombay  
ndria - cairo. 1854 - norvegia:  
australia: flinders street - port  
sbona - carregado  
Lund. 1857 - argen  
ki - tavastehus. 18  
- cina: shanga

### Prime linee ferroviarie nel mondo

(fonte Jannattoni, Livio, Il treno in Italia, Editalia, Roma 1980 p. 75)

- 1825 - Inghilterra: apertura della linea Stockton - Darlington
- 1827 - Austria: Linz - Budweis (a trazione animale)
- 1828 - Francia: St. Etienne - Andrezieux (a trazione animale)
- 1831 - Stati Uniti: South Carolina Railroad
- 1834 - Irlanda: Dublino - Kingstown
- 1835 - Belgio: Bruxelles - Malines
- 1835 - Germania: Norimberga - Furth
- 1836 - Canada: Laprairie - St. John
- 1837 - Russia: S. Pietroburgo - Tzarkoie Zelo
- 1839 - Olanda: Amsterdam - Haarme
- 1839 - Italia: Napoli - Portici
- 1846 - Ungheria: Pest - Vacz
- 1847 - Danimarca: Copenhagen - Roskilde
- 1847 - Svizzera: Zurigo - Baden
- 1848 - Spagna: Barcellona - Mataro
- 1853 - India: Bombay - Thana
- 1854 - Egitto: Alessandria - Cairo
- 1854 - Norvegia: Cristiania - Eidsvoll
- 1854 - Australia: Flinders Street - Port Melbourne
- 1856 - Portogallo: Lisbona - Carregado
- 1856 - Svezia: Gotheborg - Jonsered e Malmo - Lund
- 1857 - Argentina: Parque - Floresta
- 1862 - Finlandia: Helsinki - Tavastehus
- 1872 - Giappone: Yokohama - Shinagawa
- 1876 - Cina: Shangai - Woosung



1



2

## 2.3 IL NAVIGLIO, LA VIA D'ACQUA

Realizzati come via di trasporto, i Navigli sono stati storia, cultura, paesaggio, ma anche importante risorsa per il turismo e per il tempo libero della città di Milano. In origine, i primi canali furono scavati con l'intento di intraprendere una vasta opera di bonifica e disciplina delle acque che fluivano dalle Alpi<sup>1</sup> per derivarne acque di irrigazione, e vennero in seguito adottati per la navigazione<sup>2</sup>.

L'epoca della loro costruzione è tuttavia incerta e non meglio identificabile. Le prime date certe riguardano la costruzione nel 1155 della Fossa di Difesa di Milano, oggi segnata dalla Fossa Interna.

Si inizia invece la costruzione del Naviglio Grande nel 1177, derivando dal Ticino il Ticinello, dapprima come canale irriguo e divenuto successivamente il primo esempio di canale navigabile del mondo moderno<sup>3</sup>.

La costruzione del Duomo fu poi l'occasione per incrementare la navigazione. Nel 1398 Gian Galeazzo Visconti concesse agli agenti della Fabbrica del Duomo di poter trasportare liberamente a Milano (senza cioè pagare pedaggio) tutto il necessario della nuova costruzione: pietre, marmi, legnami, eccetera<sup>4</sup>.

Tuttavia, l'arte di costruire canali navigabili sarebbe poco progredita nei secoli se non fosse intervenuta l'invenzione della conca, di "questo organismo che consente con la regolazione della pendenza dei canali, la loro migliore navigabilità, vincendo con salti in località opportune i forti dislivelli del terreno, trasformando cioè un canale a pendenza continua, quale si addice bene per condurre acque di irrigazione e di forza motrice, in un canale a gradinata, ogni gradino del quale è precisamente una conca, cioè un bacino di limitate dimensioni, compreso fra due chiuse mobili successive, dove è possibile il far salire e scendere il livello delle acque e con esso i galleggianti che vi si trovano"<sup>5</sup>.

Grazie all'introduzione delle conche dunque, la prima

delle quali è stata la conca di Viarenna, costruita nella prima metà del Quattrocento<sup>6</sup>, la navigazione sul Naviglio raggiunse la Fossa della città, anch'essa resa completamente navigabile. Tre furono infine i Navigli che arrivarono a formare la cerchia della città di Milano: al Naviglio Grande si aggiunse quello della Martesana, mentre nel 1359 si iniziò la costruzione del Navigliaccio, o Naviglio di Pavia<sup>7</sup>.

La Darsena di Porta Ticinese era infine il nodo di riunione dei Navigli milanesi. In questo bacino si immetteva il Naviglio Grande e, per mezzo della Conca di Viarenna, vi si scaricavano le poche acque della Fossa Interna. Vi terminava quindi anche il Naviglio della Martesana e si iniziava, sotto il ponte del Trofeo, il Naviglio di Pavia<sup>8</sup>.

La caratteristica più importante dei Navigli era, come già specificato, quella di essere allo stesso tempo canali di irrigazione ed importantissimi canali di navigazione: il Naviglio Grande, in particolare, "poteva essere navigato da grosse barche, come quelle provenienti dal Lago Maggiore. Per questo motivo probabilmente assunse l'appellativo di Grande"<sup>9</sup>. Il trasporto dei passeggeri ebbe un ruolo fondamentale sul Naviglio Grande, a partire dai barchetti che su iniziativa privata trasportavano passeggeri da un paese all'altro, specialmente nei giorni di festa o di mercato, fino alla metà del Settecento quando comparve una vera regolamentazione del servizio pubblico<sup>10</sup>.

Il completamento della rete di canali navigabili a Milano si ebbe con l'apertura del Naviglio di Pavia nel 1819, a chiudere l'anello idrografico che vedeva Milano baricentro di ogni itinerario. Il Naviglio assurse così al rango di vero e proprio porto metropolitano in corrispondenza della Darsena di Porta Ticinese. Attorno agli anni Sessanta del Novecento si registra dunque il massimo livello di espansione del sistema navigabile, con la Darsena a controllare un traffico di merci comparabile a quello di più favorite città di mare<sup>11</sup>.



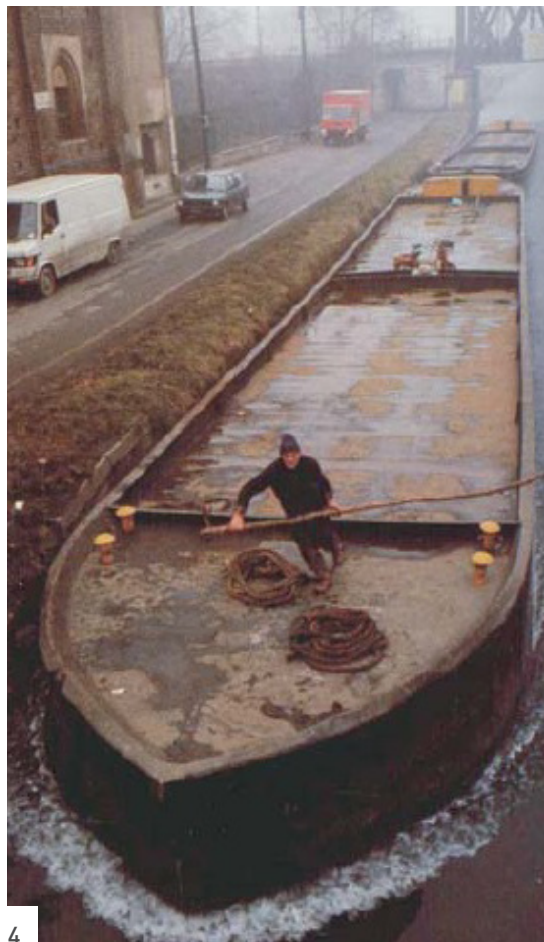


3

“Per quanto riguarda la costruzione storica del tratto urbano del Naviglio Grande, e le modalità di utilizzo commerciale e mercantile della via di trasporto, si nota come la realizzazione del porto, la sedimentazione dei mercati intorno a Porta Ticinese e la modalità di distribuzione delle merci costituita dalle Sciostre (edifici principalmente destinati a depositi e luoghi di vendita di materiali pesanti), definiscono un sistema articolato di utilizzo degli spazi urbani, considerandoli come elementi fondamentali nell’organizzazione strutturale del segmento urbano di Porta Genova”<sup>12</sup>. “Saranno l’avvento della ferrovia e le questioni di igiene pubblica sollevate da numerosi tecnici a sancire il destino del sistema dei canali. La perdita delle funzioni commerciali consegna così alla storia urbana un patrimonio di cui le ragioni fondamentali restano ancora leggibili nell’organizzazione successiva dell’area di Porta Genova, e serviranno inequivocabilmente da supporto alla rideterminazione degli assetti morfologici attuati dall’insediamento della via ferrata per Vigevano e alle nuove istanze della città industriale”<sup>13</sup>.

Così nell’arco di qualche lustro, il panorama del trasporto delle merci e delle persone è destinato a modificarsi profondamente: nel 1840 inizia la costruzione della Imperial Regia Privilegiata Strada Ferrata Milano-Monza, che divorerà le risorse e l’attenzione della spesa pubblica. Inoltre verso la fine dell’800 il costo eccessivo, la lentezza dei trasporti per via d’acqua (18 giorni da Milano al Lago Maggiore attraverso il Naviglio Grande e il Ticino, 15 giorni da Milano a Lecco attraverso il Naviglio Martesana, l’Adda ed i suoi canali) allontana gli investimenti a l’innovazione tecnologica<sup>14</sup>.

In aggiunta a ciò, “la costruzione delle grandi centrali sull’Adda e sul Ticino segnano una modifica sostanziale del regime delle acque e dello sfruttamento della risorsa fiume e connessa ad essa quella dei Navigli,



4

ma assumono un valore e un significato che segnano un’enorme svolta tecnologica e produttiva di portata addirittura mondiale per la Lombardia e per Milano”<sup>15</sup>. La perdita del ruolo fondamentale dei Navigli nell’assetto urbano milanese si avverte alla fine del secolo con il primo Piano Regolatore della Milano unitaria (1884), che trascura il segno dell’acqua nella città. È già in campo l’ipotesi della copertura dei Navigli, che inizierà qualche decennio dopo nel nuovo secolo: stancamente nel Novecento si esaurisce la navigazione fluviale in Lombardia, mentre il sistema generale delle vie d’acqua rimane nelle sue parti extraurbane come testimonianza storica di assoluto significato.

1 Fava, Franco, Storia di Milano, Libreria Milanese, Milano 1995, p. 58

2 Codara, Giuseppe, I navigli di Milano, Lampi di Stampa, Milano 2002, p. 38

3 Ibidem

4 Fava, Franco, Op. cit., p. 58

5 Codara, Giuseppe, Op. cit., p. 91

6 Lanza, Attilia, Milano e i suoi navigli, Libreria Milanese, Vimercate 1996, p. 27

7 Fava, Franco, Op. cit., p. 59

8 Ibidem

9 Lanza, Attilia, Op. cit., p. 24

10 Lanza, Attilia, Op. cit., p. 26

11 Codara, Giuseppe, Op. cit., p. 161

12 Ibidem

13 Codara, Giuseppe, Op. cit., p. 168

14 Codara, Giuseppe, Op. cit., p. 169

15 Ibidem

## IMAGES

1. La Darsena o laghetto di Sant’Eustorgio, 1908

2. Il treno a vapore in uscita da Milano lungo il Naviglio di Pavia, 1930 circa.

Milano, Civico Archivio Fotografico del Castello Sforzesco

3. Arturo Ferrari, Il laghetto dell’Ospedale, senza data, olio su tela

4. Barconi lungo il Naviglio Grande

## 2.4 LA ZONA DI PORTA GENOVA

### 2.4.1 Sviluppo urbanistico del quartiere

Il piano regolatore è il modo con il quale le città europee hanno generalmente affrontato i problemi della loro crescita dopo la prima grande rivoluzione industriale del XIX secolo.

Il piano regolatore per Milano stabiliva un processo di trasformazione intenso dovuto alle necessità di una nuova produzione, che rompeva la barriera delle cinta murarie medievali e rinascimentali e occupava spazi sempre più ampi della campagna circostante (A. Mazzette, 1999). Sulla base di queste esigenze nasce il piano regolatore di Beruto (1889) che prevedeva un'organica e consistente espansione della città inglobando nel tessuto urbano una fascia circolare doppia rispetto a quella già occupata dalla città stessa, incorporando le zone cresciute fuori dalle mura: il borgo degli Ortolani vicino a via Canonica, la lottizzazione delle aree del lazzaretto ormai dismesso, una timida espansione a sud attorno all'area della Stazione di Porta Genova e lungo il Naviglio Pavese. Queste aree vengono raccordate al resto della città con limitati sventramenti delle parti storiche: nel 1871 viene aperto Corso Genova e il suo proseguimento verso la stazione, nel 1873 corso Colombo e le vie Mortara e Vigevano per servire la Stazione Genova e riordinare il quartiere attorno ad essa. Nell'espansione del Piano Beruto si possono localizzare anche nuove attività produttive e industriali che vengono inglobate nella maglia urbana senza differenziazioni funzionali<sup>2</sup>. "È" questo il piano che condiziona maggiormente l'immagine attuale della città decretando il consolidamento della forma urbis, fatta a radiali convergenti verso il centro e di anelli circolari rappresentati dai tracciati delle cinta murarie"<sup>3</sup>. Nel 1910-12 subentra il piano Pavia – Masera che

sostanzialmente ripete il modello di crescita organico sostenuto dal Beruto: una fascia circolare attorno alla città con strade radiali e nuove circonvallazioni<sup>4</sup>. "Questo piano ha dato a Milano l'assetto urbanistico che la città ha oggi, non tanto per la parte centrale, dove il lascito del Beruto è fortissimo anche per quanto riguarda la forma della città, ma per quasi tutto il resto dell'attuale area urbana, le cui dimensioni odierne, il reticolo stradale e il sistema infrastrutturale (escluse metropolitane) sono pressappoco quelli allora previsti"<sup>5</sup>.

Antonietta Mazzette, in *I Un quartiere alla moda, Immagini e racconti del Ticinese a Milano*, scrive a proposito del quartiere Ticinese:

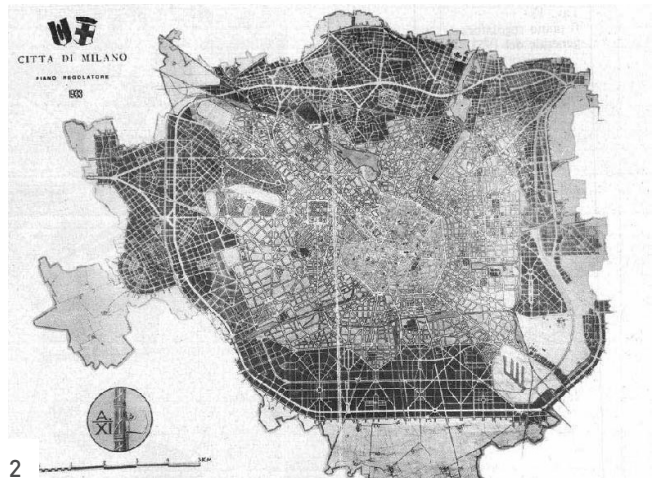
"Tanto nel piano Beruto quanto e soprattutto nel piano Pavia – Masera manca un'idea unitaria dei processi di trasformazione urbana (mutamenti degli insediamenti) e di quelli economico – produttivi, così come sono del tutto carenti gli strumenti di controllo e di razionalizzazione dello sviluppo"<sup>6</sup>... "Quel carattere non pianificato che oggi rende il quartiere Ticinese un interessante luogo di sperimentazione e di produzione culturale, lo si riscontra fin dalla sua nascita ed è anzi conseguente alle modalità di governo delle risorse territoriali che si andavano affermando tra la fine del secolo scorso e i primi decenni di questo"<sup>7</sup>... "Ma il carattere non pianificato è conseguente anche al fatto che si tratta di un'area di confine, sia nel senso strettamente territoriale sia nel senso sociale"<sup>8</sup>... "Coerentemente coi piani Beruto e Pavia – Masera, dunque, gli sviluppi urbani di Milano dagli inizi del secolo alla caduta del fascismo vanno letti alla luce di una "intransigente dominazione del capitale industriale, finanziario e fondiario, e della esigenza della sistemazione insediativa di larghe masse di forza lavoro"<sup>9</sup>.

Ma se questo tipo di approccio urbanistico riguarda tutta la città, l'area del Ticinese contiene in

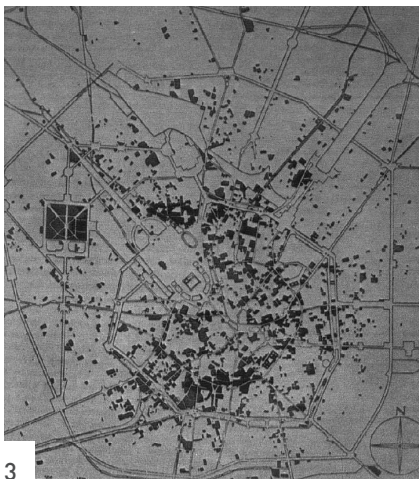




1



2



3



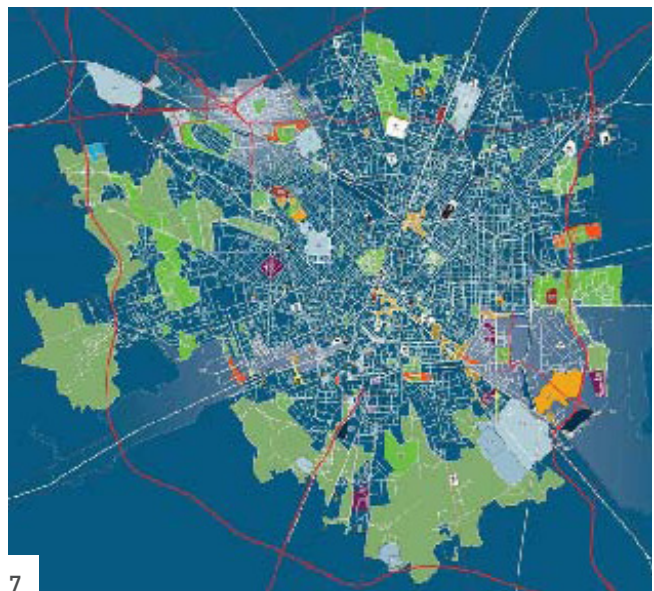
4



5



6



7

## IMAGES

Fig.1 Cartografia del piano regolatore Beruto, 1889, Ufficio cartografico del Comune di Milano. MANCA MANCA!

Fig.2 Cartografia del piano regolatore Pavia- Masera, 1912, Ufficio cartografico del Comune di Milano.

Fig.3 Cartografia del piano regolatore Albertini, 1934, Ufficio cartografico del Comune di Milano.

Fig.4 Cartografia della Milano distrutta dai bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale, da: "Oliva, Federico, L'urbanistica di Milano, Quel che resta dei piani urbanistici nella crescita e nella trasformazione della città, Hoepli, Milano 2006".

Fig.5 Cartografia della Milano da ricostruire in seguito ai bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale, da: "Oliva, Federico, L'urbanistica di Milano, Quel che resta dei piani urbanistici nella crescita e nella trasformazione della città, Hoepli, Milano 2006".

Fig.6 Cartografia del piano regolatore del 1953, da: "Oliva, Federico, L'urbanistica di Milano, Quel che resta dei piani urbanistici nella crescita e nella trasformazione della città, Hoepli, Milano 2006".

Fig.7 Cartografia della variante al piano regolatore del 1980, da: "Oliva, Federico, L'urbanistica di Milano, Quel che resta dei piani urbanistici nella crescita e nella trasformazione della città, Hoepli, Milano 2006".

Fig.8 Cartografia della "deregulation", da: "Oliva, Federico, L'urbanistica di Milano, Quel che resta dei piani urbanistici nella crescita e nella trasformazione della città, Hoepli, Milano 2006".



sé alcune particolarità che la rendono, fin dal principio, immediatamente riconoscibile. Una prima particolarità è di tipo territoriale ed è data dalle caratteristiche idro – geografiche (i Navigli) e dal fatto che si tratta di un importante snodo di comunicazione a Sud – Ovest del territorio. Una seconda caratteristica è di natura storica, ed è costituita dalle antiche mura spagnole e “rinvia territorialmente al classico binomio dentro – fuori, in tutte le sue varianti: centro – periferia, urbano – suburbano, città – campagna”<sup>10</sup>. “Conseguentemente a ciò vi è una terza caratteristica, derivante dal fatto che l’area è un luogo di confine sociale prima ancora che territoriale”<sup>11</sup>. “Una quarta ed ultima particolarità è di tipo socio – economico, giacchè nel quartiere si è stabilita una commistione delle origini rurali e artigianali con gli elementi materiali della moderna cultura industriale”<sup>12</sup>. Questa commistione si riflette sui manufatti e sugli spazi aperti, di cui ancora oggi si conservano esempi significativi sotto il profilo architettonico: cascine, botteghe artigiane, cortili, abitazioni operaie costruite sulla base di criteri di progettazione seriale.

Il periodo della ricostruzione è caratterizzato da un’assoluta permissività urbanistico-edilizia e dalla rapidità dei tempi di approvazione e attuazione garantiti da “concessioni”: trasferimento dei poteri di intervento dello Stato anche a operatori privati per la realizzazione delle opere di demolizione, ricostruzione e nuova costruzione. La ricostruzione avviene quindi al di fuori del progetto generale, che viene sostituito dal “piano di ricostruzione”<sup>13</sup>.

Nel concorso del 1926-27 indetto dal Comune di Milano per le definizioni del nuovo piano regolatore si individuano, all’interno dei progetti presentati, alcune indicazioni che superano l’urbanistica ottocentesca e si indirizzano verso il Movimento Moderno, ad esempio il concetto di zonizzazione (la definizione

dello sviluppo della città per grandi zone funzionali, da progettare successivamente con piani regolatori particolareggiati). Il piano Albertini del 1934 però prevede semplicemente una massiccia espansione immobiliare per far fronte alla forte richiesta di vani abitativi dovuta allo sviluppo industriale e del settore terziario a Milano nei primi decenni del Novecento, e al conseguente afflusso di lavoratori in città. Il reticolo stradale della città viene minuziosamente lottizzato sull’intero territorio comunale, e vengono attuati numerosi interventi di sventramento e ristrutturazione edilizia nel centro storico<sup>14</sup>. Viene anche previsto nuovo anello completo di circonvallazione detto “anello di scorrimento esterno”, e la chiusura a ovest della cintura ferroviaria, oltre che la creazione di un porto commerciale a sud-est, progetti che però non vengono mai realizzati. La grandiosa espansione prevista si rivelò invece modesta a causa della seconda guerra mondiale che arrestò il processo di sviluppo economico e la conseguente crescita che avevano investito Milano più di ogni altra città italiana.

Nel secondo e terzo ventennio del Novecento, il centro storico comincia a subire un processo di terziarizzazione e di parallela sostituzione edilizia che continuerà per molti anni, fino a far quasi scomparire gli abitanti residenti, almeno all’interno della cerchia dei navigli, insieme alla storicità della città. “È bene ricordare che se questa trasformazione investe tutto il corpo della città, è vero altresì che non tutte le zone si adeguano allo stesso modo. Una zona che ha difficoltà ad omologarsi a questo tipo di cambiamento è quella del Ticinese, dove il cosiddetto risanamento dell’epoca fascista incontra differenziate forme di resistenza popolare, risultando così impotente. Il che non significa che il Ticinese sia sfuggito ai processi di trasformazione, ma che queste resistenze hanno contribuito ad accentuare quelle caratteristiche di cui

si è detto prima”<sup>15</sup>. Per ciò che riguarda lo sviluppo del quartiere Ticinese in questo periodo si può rilevare un duplice processo. “Per un verso è un luogo dove si rafforza uno scambio di ruoli con l’area centrale, in particolare in relazione a una diffusa presenza industriale; vale a dire che le attività di servizio e terziarie hanno via via spostato verso l’esterno sia le attività industriali, sia le funzioni residenziali. Per un altro verso il quartiere Ticinese conserva e conferma le sue destinazioni d’uso originarie di residenza e di attività artigianali, vale a dire che la riconversione del suolo non esclude le locali preesistenze”<sup>16</sup>. Il risultato è una combinazione di nuove e vecchie forme che reciprocamente si modificano, ed entrambe sono sempre connesse ai più generali processi di trasformazione della città.

Da questo momento in poi si verifica una particolare situazione per cui il mutamento della città è più rapido del processo di piano, per cui questo nuovo strumento di governo nel momento in cui diviene operante è di fatto già superato<sup>17</sup>. Si concretizza una fase di profonda transizione per ciò che riguarda la sistemazione delle piccole e grandi aree industriali, il riposizionamento di vecchie e nuove centralità, le grandi politiche di investimento immobiliare che si andavano avviando, le iniziative private e pubbliche negli interventi edilizi. È alla luce di questa transizione che negli anni Ottanta si adottano politiche urbanistiche non lineari e, soprattutto, non di tipo globale, contravvenendo all’impostazione precedente adottata dai diversi piani e dalla stessa Variante del 1980<sup>18</sup>.

Antonietta Mazzette, in *Un quartiere alla moda, Immagini e racconti del Ticinese a Milano*, scrive a proposito dell’area: “In sintesi, se si dovessero elencare i fattori più importanti che sembrano caratterizzare il Ticinese, qualunque sia l’angolo visuale privilegiato, questi potrebbero essere 1) il carattere non pianificato

2) la permanenza di un’immagine popolare 3) l’essere spazio pubblico.

Per ciò che riguarda il carattere non pianificato, è bene ricordare che quest’area ha avuto storicamente grandi difficoltà ad omologarsi ai cambiamenti più generali che si sono via via verificati. Il che non significa affatto che si sia sottratta al mutamento, bensì che lo ha adattato alle sue particolarità geografiche e sociali, cioè lo ha sempre ricondotto a sé senza rinunciare ai propri tratti identitari.

Per ciò che concerne l’immagine popolare essa è costituita dalla mescolanza di differenziati vissuti comunitari, di attività tradizionali (rurali, artigianali e industriali), di luoghi di residenza e di ritrovo. Vale a dire che, agendo su se stessa e sulla propria immagine, quest’area ha sviluppato la capacità di raccontarsi attraverso molte trame. Infine, l’essere complessivamente spazio pubblico aperto (cioè accessibile) non solo all’interscambio sociale, culturale, economico ed etnico, ma anche alla differenziazione e alla eterogeneità, significa contravvenire a tutti quei criteri di costruzione di mondi urbani chiusi. Nel caso del Ticinese l’essere spazio aperto si è tradotto nel fatto che la forma – vale a dire l’architettura intesa come segno che permane nel tempo – ha svolto un’importante ruolo sia nella conservazione del carattere pubblico sia nel rinnovamento della stessa esperienza urbana del quartiere”<sup>19</sup>.

<sup>1</sup> Cfr. Bovone, Laura (a cura di), *Un quartiere alla moda, Immagini e racconti del Ticinese a Milano*, Franco Angeli, Milano 2007 (1 ed, 1999), p.58 - In merito, è comunemente accettata come datazione iniziale l’annessione alla città delle borgate dei Corpi Santi, avvenuta nel 1873, e gli accadimenti degli anni immediatamente successivi. E se prima di allora, fino all’unità d’Italia, oltre le mura spagnole l’insediamento era dato da borghi e da case sparse con una popolazione in una situazione poco più che rurale o impiegata in occupazioni artigianali e preindustriali e con lavorazioni a domicilio, dopo emerge con chiarezza il fatto che gli interessi legati agli investimenti fondiari hanno ormai una dimensione che non può essere controllata approvando volta per volta piani di lottizzazione parziali.

<sup>2</sup> Cfr. Oliva, Federico, *L’urbanistica di Milano, Quel che resta dei piani urbanistici nella crescita e nella trasformazione della città*, Hoepli, Milano 2006, p. 42. – La Borletti, la Galileo e la Salmoiraghi sono tutte già operanti



nella zona ovest in prossimità dell'anello ferroviario interno, e molte piccole industrie e aziende artigiane sono localizzate nelle prime estensioni fuori dalla cinta muraria, in particolare a sud nella zona della stazione di Porta Genova.

<sup>3</sup> Oliva, Federico, Op. Cit., p. 43.

<sup>4</sup> Cfr. Oliva, Federico, Op. Cit., p. 56.

<sup>5</sup> Oliva, Federico, Op. Cit., p. 58.

<sup>6</sup> Cfr. Bovone, Laura (a cura di), *Un quartiere alla moda, Immagini e racconti del Ticinese a Milano*, Franco Angeli, Milano 2007 (I ed, 1999), p.63

<sup>7</sup> Bovone, Laura, Op. Cit., p. 63

<sup>8</sup> Bovone, Laura, Op. Cit., p. 64

<sup>9</sup> Bovone, Laura, Op. Cit., p. 64

<sup>10</sup> Bovone, Laura, Op. Cit., p. 66

<sup>11</sup> Bovone, Laura, Op. Cit., p. 66

<sup>12</sup> Bovone, Laura, Op. Cit., p. 67

<sup>13</sup> Cfr. Oliva, Federico, Op. Cit., p. 102 - Il suo contenuto urbanistico è analogo ad un piano particolareggiato: rete stradale, infrastrutture e servizi, spazi pubblici, indicazione delle zone destinate alle demolizioni e conseguenti ricostruzioni, nuove costruzioni anche senza demolizioni. Ci fu un tentativo di ricostruire attraverso un piano regolatore, ma il concorso si concluse senza vincitore. Uno dei partecipanti è stato il piano del gruppo AR (11 architetti da Albini a Rogers).

<sup>14</sup> Cfr. Oliva, Federico, Op. Cit., p. 126 - Il reticolo stradale viene così articolato: rete di transito, grande viabilità territoriale che penetra nella città o la avvolge; rete principale, consiste nella viabilità urbana più importante, sia nell'espansione sia nello sventramento; rete delle passeggiate, i viali alberati, uniche zone verdi previste; rete residenziale, la viabilità urbana più minuta.

<sup>15</sup> Bovone, Laura, Op. Cit., p. 83 - I mutamenti di questa fase dell'urbanistica di Milano sono connessi al Piano Regolatore della zona interna ai Navigli (1930) sulla base del quale, al fine di agevolare i collegamenti viari e il sistema di trasporto pubblico in via di ridefinizione, si è provveduto a coprire la fossa interna che andava dal Tombone di S. Marco fino a Porta Genova, e al piano di ampliamento del 1931, secondo il quale il territorio comunale situato oltre i bastioni (circa l'80%) era "uniformemente unificabile".

<sup>16</sup> Bovone, Laura, Op. Cit., p. 83

<sup>17</sup> Cfr. Oliva, Federico, Op. Cit., p. 156.

<sup>18</sup> Cfr. Oliva, Federico, Op. Cit., p. 158.

<sup>19</sup> Bovone, Laura, Op. Cit., p. 91.

## IMAGES

Fig.1 Cartografia del piano regolatore Beruto, 1889, Ufficio cartografico del Comune di Milano.

Fig.2 Cartografia del piano regolatore Pavia- Masera, 1912, Ufficio cartografico del Comune di Milano.

Fig.3 Cartografia del piano regolatore Albertini, 1934, Ufficio cartografico del Comune di Milano.

Fig.4 Cartografia della Milano distrutta dai bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale, da: "Oliva, Federico, L'urbanistica di Milano, Quel che resta dei piani urbanistici nella crescita e nella trasformazione della città, Hoepli, Milano 2006".

Fig.5 Cartografia della Milano da ricostruire in seguito ai bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale, da: "Oliva, Federico, L'urbanistica di Milano, Quel che resta dei piani urbanistici nella crescita e nella trasformazione della città, Hoepli, Milano 2006".

Fig.6 Cartografia del piano regolatore del 1953, da: "Oliva, Federico, L'urbanistica di Milano, Quel che resta dei piani urbanistici nella crescita e nella trasformazione della città, Hoepli, Milano 2006".

Fig.7 Cartografia della variante al piano regolatore del 1980, da: "Oliva, Federico, L'urbanistica di Milano, Quel che resta dei piani urbanistici nella crescita e nella trasformazione della città, Hoepli, Milano 2006".

Fig.8 Cartografia della "deregulation", da: "Oliva, Federico, L'urbanistica di Milano, Quel che resta dei piani urbanistici nella crescita e nella trasformazione della città, Hoepli, Milano 2006".



## 2.4.2 Il quartiere dal punto di vista architettonico

L'attuale assetto della zona dei Navigli è determinato dalla presenza di tre sistemi: il tracciato del naviglio Grande; il tracciato della linea ferroviaria per Vigevano; gli impianti dei piani regolatori Beruto (1889) e Pavia - Maserà (1910-12).

L'occupazione di questa parte del territorio milanese comincia con l'addensarsi di fabbricati rurali attorno alla chiesa di San Cristoforo<sup>20</sup> e ad un ospedale e ospizio per i viandanti. Gli edifici sorgevano nei pressi di un ponte, concentrati in particolare sulla sponda meridionale del naviglio.

In questa zona, come nel resto della periferia milanese, si sviluppano le cascine. Si tratta di strutture tipiche della Pianura Padana Lombarda che sorgono al centro su vasti terreni coltivati. Sono costituite da un edificio centrale all'interno del quale sono contenute stalle, fienili, silos, granai, caseifici, pozzi-fontane, forni, magazzini, mulini ed abitazioni dei contadini. La cascina veniva data in affitto dal proprietario ad un "fittavolo" che la amministrava per il periodo del contratto. Normalmente in ogni comune vi erano 4 o 5 famiglie di lavoratori. Oltre che dall'agricoltura tipica di un'area irrigua, l'economia della zona comprendeva numerose fornaci.

### IMAGE

Fig. 1 Cascina San Marco, Milano, da "Rocca, Alessandro, Triennale di Milano, Nove parchi per Milano, Catalogo delle mostre tenute a Milano nel 1995, Electa, Milano 1995"

L'apertura della linea ferroviaria per Vigevano, raccordata verso nord allo scalo di smistamento del Sempione e verso ovest alla cinta ferroviaria indirizzata a Porta Romana, recide quasi ogni collegamento fra la ristretta fascia lungo la sponda del naviglio e la campagna a nord delle rotaie. La presenza dello scalo determina l'apertura, col piano Beruto, di via Vigevano, del corso Genova e di un varco nei bastioni, per collegare direttamente la nuova stazione al centro, attraverso il Carrobbio.

La ricerca di un collegamento diretto col centro della città testimonia l'importanza del ruolo assunto da questo scalo, che, "benché di minima importanza quanto ad impianto definiva una delle principali zone di espansione di Milano"<sup>21</sup>. Nella parte esterna alla cinta ferroviaria (vedi cap. 2.2.1), il piano configura una maglia ortogonale impostata su radiali (le vie Foppa e Solari) quasi parallele al Naviglio, che verso il centro passano il terrapieno della ferrovia attestandosi ai bastioni, e verso ovest si arrestano sulla strada di circonvallazione (i viali Troya e Cassala). Questa anulare, che costituiva il confine del piano Beruto, attraversava il naviglio con un ponte lasciando al suo esterno San Cristoforo. Il piano Pavia – Masera si limitò a estendere e a complicare con diagonali la maglia ortogonale del piano Beruto, prolungando gli assi di via Foppa e via Solari rispettivamente con le vie Lorenteggio e Giambellino, nel tentativo di introdurre migliori collegamenti in direzione nord-sud. "Sorta la stazione di porta Ticinese quel vicino quartiere si assiepò di impianti industriali e commerciali ed oggi vi si noverano congiunti una fabbrica di turaccioli, altra di prodotti farmaceutici, altra di acidi, altra pel glucosio, una per surrogato al caffè, un pressioio da olio, due molini a farine, ed un'ultima per laterizi e materiali congeneri"<sup>22</sup> (C. Osnago in Milano Tecnica, 1885). Era l'inizio, lungo l'antica strada che portava a San Cristoforo, attuale

via Tortona, di una zona industriale che si sarebbe sviluppata fino al secondo dopoguerra. Alla vigilia della prima guerra mondiale erano già presenti industrie chimiche e fabbriche di vernici, coloranti, concimi, vetrerie; fonderie e officine meccaniche. Proprio a ridosso della Stazione si trovava il vasto complesso industriale della Bisleri caratterizzato dall'alta ciminiera. La casa fu fondata da Felice Bisleri per la produzione del celeberrimo liquore Ferro China. Iniziando a camminare verso la periferia, lungo via Tortona, si potevano incontrare numerose realtà imprenditoriali. Nella stretta via Forcella, che scorre a ridosso dei binari dello scalo merci, si trovava un'antica torrefazione di caffè e una fabbrica di biciclette, la cui area poi verrà occupata da alcuni magazzini della CGE, la cui sede si trovava più avanti in via Tortona. Questi capannoni erano uniti con un apposito binario privato allo scalo merci, come del resto lo erano quelli della Barattini e C. (con sede nella vicina via Bugatti 7), specializzata in trattamenti chimici ed in particolar modo in processi galvanici. A testimonianza della sua vocazione industriale resa agevole dalla ferrovia, ancora oggi via Bugatti termina contro una cancellata al di là della quale vediamo i vecchi insediamenti, ormai in abbandono, dello scalo merci: vecchi carri ferroviari e una pila di binari arrugginiti, proprio quelli che un tempo scorrevano lungo la via e che in epoca recente si è provveduto a rimuovere dalla sede stradale. Di fronte alla Barattini, con affaccio su via Tortona, si trovava invece la compagnia continentale Sellerie Ciclistiche Ed Affini. La sede produttiva della CGE-Compagnia generale elettricità Società anonima (fondata nel 1921) era in via Tortona ai numeri 31/35, specializzata in apparecchiature e motori elettrici. Di fronte alla CGE, si trovava il vasto complesso dell'Ansaldo, che occupava l'isolato Tortona/Bergognone/Savona/Stendhal, e il cui portone d'entrata, sull'angolo Bergognone-Tortona, vedeva

quotidianamente entrare ed uscire convogli ferroviari carichi di merci lavorate o materie prime, lungo il binario d'uso privato che usciva dallo scalo merci proprio dove ora la via Bergognone termina contro un muro. L'Ansaldo, qui sorto negli anni sessanta, occupava un'area già destinata all'industria fin dal 1904, quando qui si trovava la sede della Züst, poi AEG e infine Galileo Ferraris. Al numero 59 di via Bergognone si trovava la Nestlé, un altro colosso dell'epoca. Sulla via Solari si vede ancora oggi l'imponente facciata in mattoni della Riva-Calzoni, il cui complesso si estende fino alla via Stendhal e prosegue ancora oltre. Principale acciaieria italiana, famosa per la costruzione di pompe idrauliche e turbine, una delle quali fu progettata per sfruttare l'energia delle cascate del Niagara. Proseguendo ancora un po' verso la periferia lungo via Savona, si incontravano sulla sinistra la belga Schlumberger, strumenti di precisione (Savona 97), e il vastissimo complesso della Osram e della Loro Parisini (via Savona tratto tra via Tolstoj e via Brunelleschi), oggi totalmente abbattuto per lasciare posto a fabbricati civili. Sopravvivono la palazzina liberty all'epoca adibita ad uffici Osram e l'edificio anni cinquanta progettato da Caccia Dominioni per gli uffici Loro Parisini. Alla stessa altezza, ma con affaccio sull'alzaia naviglio pavese, sorgeva l'antichissima fabbrica di ceramiche Richard-Ginori, lì fondata per sfruttare la forza motrice delle acque del naviglio. Quando arrivò la linea Milano-Vigevano, non tardò a collegarsi con un apposito binario privato. Per far ciò, trovandosi al di là del naviglio, si fece costruire nel 1908 un ponte metallico con meccanismo levatoio: all'arrivo del treno, il ponte veniva fatto calare dalla sua intelaiatura fino a raggiungere la stessa quota del piano stradale, poi, passato il treno, esso veniva di nuovo alzato, così da permettere la normale navigabilità del naviglio. L'industrializzazione del Paese e il progressivo

inurbamento di consistenti settori del proletariato agricolo, ebbe come conseguenza una grave emergenza abitativa. Emblematico di queste dinamiche economiche e demografiche fu proprio il caso di Milano, la cui popolazione residente passò dai 186.000 abitanti del 1860 ai 441.947 censiti nel 1901<sup>23</sup>. Alcune inchieste municipali condotte tra le principali città italiane, tra cui Milano, all'inizio del Novecento, individuavano nel miglioramento complessivo delle condizioni di vita dei lavoratori nelle loro case il requisito fondamentale per lo sviluppo economico della nazione. Maturarono dunque le condizioni per un decisivo intervento del potere pubblico nel settore dell'edilizia popolare ed economica. Milano diventò un interessante laboratorio di sperimentazione dei primi provvedimenti attuati per arginare l'emergenza abitativa, di cui i residenti nei quartieri di Porta Vittoria, Porta Ticinese, Porta Garibaldi e Porta Venezia avevano denunciato l'assoluta drammaticità. Il punto di partenza per la realizzazione di quartieri di edilizia residenziale economica e popolare a Milano fu l'approvazione del progetto di legge presentato da Luigi Luzzatti (1903), con il chiaro intento di agevolare la costruzione di case popolari, destinate cioè a tutti coloro che vivevano del loro salario e non di rendite di posizione finanziarie o immobiliari. La maggior parte di questi interventi si colloca quasi esclusivamente nella parte est e sud-ovest di Milano. Un doppio atteggiamento caratterizza la morfologia di questi nuovi quartieri: da un lato è evidente la continua ricerca e attenzione nel raggiungere l'obiettivo etico di costruire case sane, decorose e a buon mercato per le classi popolari, dall'altro è presente un costante confronto tra i temi specifici dell'architettura e le diverse teorie sulla costruzione residenziale ed urbana. Durante gli anni Dieci, il quartiere residenziale a Milano realizzerà una precisa idea urbana fondata sulla costruzione





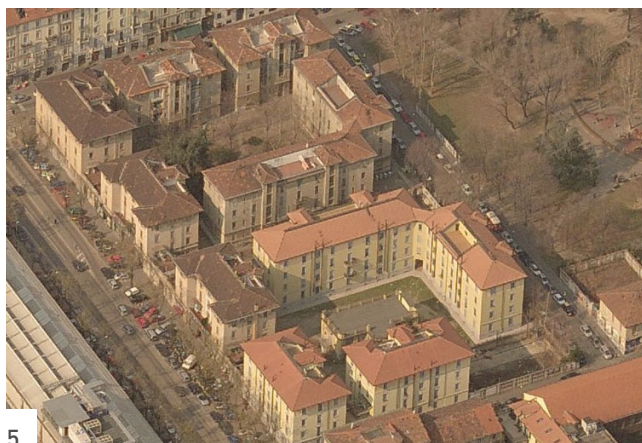
2



3



4



5

di grandi isolati verdi, aperti verso la città solo in corrispondenza dell'ingresso. Successivamente, fino all'inizio degli anni Trenta, la tematica del quartiere sarà caratterizzata da diverse variazioni sul tema dell'isolato e del quartiere giardino. "In tutte le soluzioni planimetriche venne adottato il fabbricato isolato, rettangolare, a una o più scale, ad angolo, a doppio angolo, a cortile chiuso, semichiuso, nelle forme più economiche e col criterio di variare l'estetica del raggruppamento, ottenere la migliore orientazione degli alloggi e la più razionale disposizione delle scale. Quando vengono adottati fabbricati a cortile chiuso, verso l'interno prospettano solamente le scale, le cucinette, le anti camerine, i gabinetti, terrazzini. Quando invece verso il cortile prospettano locali di abitazione, i cortili medesimi sono tenuti molto più ampi, di modo che aria e sole non facciano difetto. In ogni caso sono assolutamente eliminati gli alloggi che abbiano luce e prospetto solamente verso cortili chiusi, siano essi grandi o piccoli. Nel quartiere Melloni i cortili sono quattro volte più grandi di quelli prescritti dal regolamento d'igiene e nel mezzo di ciascuno di essi è stato collocato il campo da gioco, dove i bambini possono fare la ricreazione sotto la vigilanza dei genitori e del custode"<sup>24</sup>. Qualunque sia la forma planimetrica, appare evidente che il ruolo delle corti interne di questi quartieri è il grande elemento innovativo come luogo di connessione tra

casa, isolato e città. Un primo aspetto di cambiamento è rappresentato dalla dimensione: rispetto alle antiche case a corte, i cortili dei nuovi quartieri "crescono" dimensionalmente assumendo forme diverse a seconda delle possibilità del lotto. Questa dilatazione dello spazio interno del quartiere conferisce alla nuova corte un ruolo di filtro tra la casa e la città, quasi fosse una sorta di piazza interna al quartiere stesso. Infatti, in quasi tutti i progetti, l'ingresso dalla città avviene tramite un unico portone comune che conduce alla grande corte verde, luogo centrale e collettivo del quartiere, dal quale si può accedere ai singoli fabbricati che accolgono le abitazioni. Una sperimentazione importante compiuta dai progettisti di questi nuovi quartieri riguarda anche la ricerca riguardo la tipologica sull'unità abitativa. Il costante tentativo di trovare il miglior rapporto tra disposizione interna e privata dei locali residenziali.

### Primo quartiere della Società Umanitaria, via Solari 40, Milano

Giovanni Broglio, 1905 – 1906

Su un'area di 11000 mq. sorsero 11 edifici divisi in due lotti con un rapporto 6/10 tra superficie costruita e superficie totale. Il lotto sulla destra venne realizzato dalla Cooperativa Lavoranti Muratori (la stessa cooperativa venne incaricata nel 1906 di edificare un ulteriore edificio adibito a sala conferenze, salone,



6



7



8

teatro, lavatoio e scuola professionale). Il lotto sulla sinistra venne costruito dalla impresa Ing. A Moranti & Bettinelli. Si era adottata la soluzione di distribuire i fabbricati a padiglione isolato attorno ad una corte articolata in tre parti, evitando i cortili chiusi e i passaggi comuni.

“Un totale di 240 appartamenti di uno, due o tre locali davano alloggio a poco più di 1000 persone ed erano disimpegnati direttamente da scale interne ,muniti di latrina privata ,di condotto per immondizie, di acquaio, acqua potabile, balcone e in gran parte anche di terrazze e terrazzini. Per cento lire annue si poteva prendere in affitto un locale di cui il costo di costruzione era stato di circa 1700 lire. I primi abitanti entrarono nel quartiere il 29 marzo 1906; il quartiere era stato progettato affinché i locali a piano terra fossero destinati a negozi, dagli alimentari alla farmacia, alcuni gestiti da cooperative operaie di consumo, assolutamente proibito era lo spaccio del vino, in perfetta sintonia con l’opera educativo-sociale che l’Umanitaria andava sostenendo da anni. Per favorire l’elevamento intellettuale e morale si aprirono alcune sale di riunione dove trovano sede la Biblioteca Popolare e l’Università Popolare, mentre dal 1908 nel quartiere Solari prende a operare come asilo una Casa dei Bambini, gestita direttamente dall’Umanitaria e organizzata secondo lo stesso metodo educativo Montessori”<sup>25</sup>.

Negli anni Sessanta, col superamento dell’epoca industriale, le fabbriche della zona vengono dismesse e la produzione viene trasferita nelle nuove periferie. Comincia quindi un processo di trasformazione dei capannoni industriali ad opera di artisti, architetti, designer e professionisti che continua ancora oggi e che ha fatto ribattezzare la zona di via Tortona distretto del design. Qui infatti, in particolare dagli anni Ottanta, si sono insediati numerosissimi studi di designer e architetti, atelier di artisti, centri espositivi, case di moda internazionali ed altre attività legate al mondo della creatività, dell’editoria, e della formazione culturale e professionale in questi stessi campi (vedi cap. 3.1.1).

#### IMAGES

Fig.2 Complesso industriale Barattini & C., Milano, da “Di Leo, Giovanni, Conoscere Milano, I luoghi della trasformazione, Via Savona, Via Tortona e dintorni, Comune di Milano, Milano 2002”

Fig.3 Complesso industriale Ansaldo., Milano, da “Di Leo, Giovanni, Conoscere Milano, I luoghi della trasformazione, Via Savona, Via Tortona e dintorni, Comune di Milano, Milano 2002”

Fig.4 Ponte meccanico del complesso industriale Richard Ginori, Milano, da “Di Leo, Giovanni, Conoscere Milano, I luoghi della trasformazione, Via Savona, Via Tortona e dintorni, Comune di Milano, Milano 2002”

Fig. 5 Vista aerea del Primo Quartiere della Società Umanitaria, Giovanni Broglio, Milano, 1905-06 da “Della Calpa, Massimo (a cura di), Il Modello Umanitaria, Edizioni Raccolto-Umanitaria, Milano 2003”

Fig. 6 Vista dell’ingresso del Primo Quartiere della Società Umanitaria, Giovanni Broglio, Milano, 1905-06 da “Della Calpa, Massimo (a cura di), Il Modello Umanitaria, Edizioni Raccolto-Umanitaria, Milano 2003”

Fig.7 Salone del Primo Quartiere della Società Umanitaria, Giovanni Broglio, Milano, 1905-06 da “Della Calpa, Massimo (a cura di), Il Modello Umanitaria, Edizioni Raccolto-Umanitaria, Milano 2003”

Fig.8 Palestra del Primo Quartiere della Società Umanitaria, Giovanni Broglio, Milano, 1905-06 da “Della Calpa, Massimo (a cura di), Il Modello Umanitaria, Edizioni Raccolto-Umanitaria, Milano 2003”



## Teatro Armani, via Bergognone 59, Milano

### Tadao Ando 2001

Lo spazio occupa un'area di circa 12.000 metri quadrati dove si trovava un tempo il complesso Nestlé. Il Teatro Armani e gli spazi per l'incontro con il pubblico, per un totale di 3.400 mq, sono stati curati dall'architetto giapponese Tadao Ando, mentre per gli spazi commerciali e per gli show room, Giorgio Armani si è avvalso dei contributi di Michele De Lucchi e Giancarlo Ortelli.

I "materiali" del progetto di Ando, cemento, acqua e luce sono stati utilizzati esclusivamente all'interno dell'originaria scatola edilizia. Un corridoio lungo 100 metri, in leggera pendenza per accentuarne la lunghezza e ritmato da sottili colonne quadrate, attraversa l'intera struttura e guida il visitatore in un emozionante percorso dentro l'edificio.

La luce sembra provenire direttamente dal muro, con una striscia luminosa lungo le pareti a livello del pavimento e luci puntuali sulla sommità delle colonne. Sul fondo, il corridoio si apre nel foyer del teatro (460 mq) caratterizzato da una vela di cemento, aerea e inclinata, che nasconde gli spazi di servizio. I banchi della reception sono 3 monoliti di vetro trasparente al cui interno una scatola rettangolare di vetro acidato racchiude la struttura illuminante. L'intero spazio può diventare teatro, sala conferenza, luogo d'incontri. A lato della zona sfilate, un ambiente di 450 metri quadrati si apre su uno specchio

d'acqua di 250 metri quadrati. I pavimenti sono in pietra serena e i soffitti a volta. Un lucernario al centro permette l'ingresso della luce naturale.

*“Ho voluto creare qualcosa che fosse il più semplice possibile, ma con un valore che potesse durare nel tempo e ho sempre ammirato lo spirito dell'architettura giapponese”*

Giorgio Armani

*“Spero che il Teatro rappresenti e stimoli nuovi pensieri ... proprio come fanno gli abiti ... che sono all'origine del teatro stesso ... Come la nuova architettura, inserita nel vecchio edificio porterà nuova vita alla fabbrica, mi auguro che il progetto porti nuove speranze ed energie alla grande e creativa Milano”*

Tadao Ando

Oggi il Ticinese si presenta come una realtà molto complessa, che si è costituita per strati nel corso dei decenni. Tracce di diverse epoche convivono nella stessa area, da ruderi rurali a moderni interventi di architettura, da locali di tendenza a botteghe di antiquari. Proprio questa commistione, originaria e intrinseca del quartiere, ne determina ancora oggi l'estrema vitalità.





10



11

<sup>20</sup> Cfr. Rocca, Alessandro, Triennale di Milano, Nove parchi per Milano, Catalogo delle mostra tenuta a Milano nel 1995, Electa, Milano 1995, p. 179 - La chiesa doppia di San Cristoforo, costituita da una cappella romanica settentrionale XII sec. E una cappella meridionale costruita nel 1398 come voto per la peste, consacrata poi nel 1404 o 1405.

<sup>21</sup> Rocca, Alessandro, Triennale di Milano, Op. Cit., p.181.

<sup>22</sup> Rocca, Alessandro, Triennale di Milano, Op. Cit., p.183.

<sup>23</sup> Cfr. Landoni, Enrico, Dallo Iacop all'Aler: cento anni di storia dell'edilizia popolare a Milano, Dipartimento di Scienze della Storia e della Documentazione Storica, Università degli Studi di Milano, p. 7.

<sup>24</sup> Broglio, Giovanni, L'istituto per le case popolari di Milano e la sua opera tecnica dal 1909 al 192. Istituto per le case popolari, Milano 1929, p. XLV-XLVI

<sup>25</sup> Della Calpa, Massimo (a cura di), Il Modello Umanitaria, Edizioni Raccolto-Umanitaria, Milano 2003, p. 53.

## IMAGES

Fig.9 Vista del corridoio d'ingresso del Teatro Armani, Tadao Ando, Milano, 2001, da "Di Leo, Giovanni, Conoscere Milano, I luoghi della trasformazione, Via Savona, Via Tortona e dintorni, Comune di Milano, Milano 2002"

Fig.10 Vista del foyer del Teatro Armani, Tadao Ando, Milano, 2001, da "Di Leo, Giovanni, Conoscere Milano, I luoghi della trasformazione, Via Savona, Via Tortona e dintorni, Comune di Milano, Milano 2002"

Fig.11 Vista del ristorante interno del Teatro Armani, Tadao Ando, Milano, 2001, da "Di Leo, Giovanni, Conoscere Milano, I luoghi della trasformazione, Via Savona, Via Tortona e dintorni, Comune di Milano, Milano 2002"

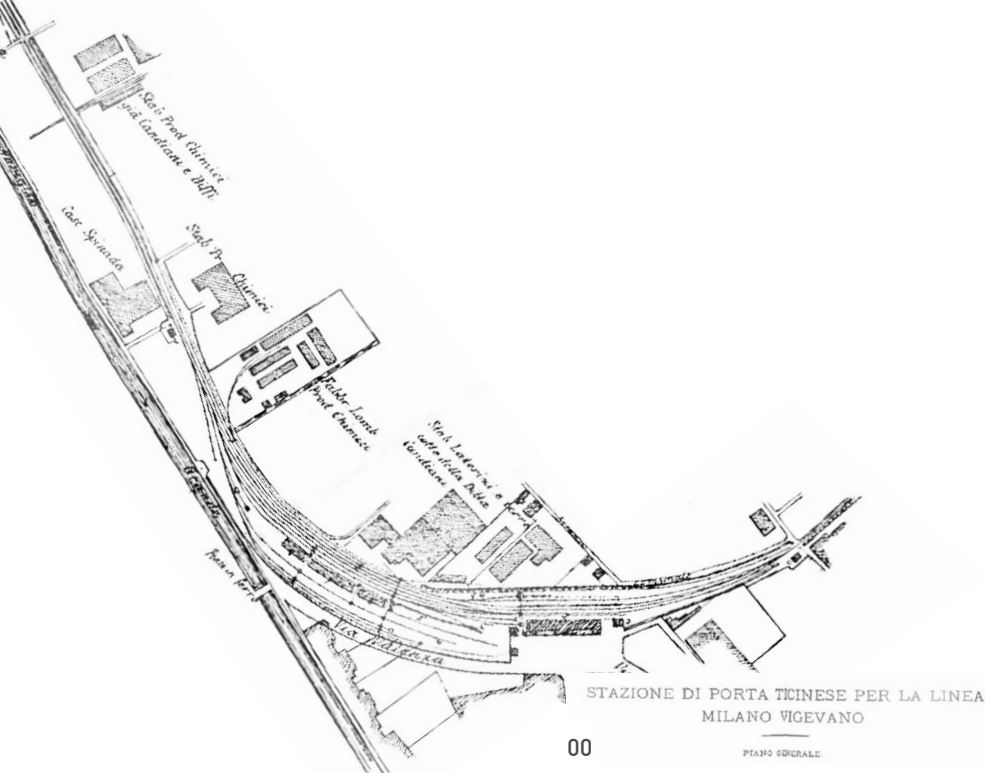
### 2.4.3 LA STAZIONE DI PORTA GENOVA

Denominata come stazione di Porta Ticinese fino al 1873, la stazione di Porta Genova venne attivata nel 1870, collocata lungo un nuovo tratto della linea di circuito che è possibile identificare con la cintura sud. (Vedi Binari e stazioni a Milano: gli esordi)

Intrapreso nel 1868, il tronco Milano-Vigevano aggiunse a Milano un nuovo scalo, che ben presto attrasse attorno a sé “tanta parte di quella operosità industriale che sospira sempre nuove porte schiuse”<sup>1</sup>. Fu infatti un preciso volere degli industriali della zona di Porta Ticinese quello che la nuova stazione venisse collocata in quest’area, e non invece sull’area comunale ad ovest di Piazza Castello, dove essa avrebbe dovuto sorgere secondo gli Atti del Municipio di Milano del giugno 1860<sup>2</sup>.

E così, sorta la stazione di Porta Ticinese, il vicino quartiere vide crescere la presenza di impianti industriali e commerciali. Non bisogna dimenticare infatti, che all’epoca i trasporti stradali per le merci non erano certo motorizzati, mentre i raccordi ferroviari all’interno delle fabbriche cominciarono a moltiplicarsi<sup>3</sup>.

Il cambio di denominazione del 1873 è dovuto all’apertura, attraverso i Bastioni, della barriera di Porta Genova<sup>4</sup>. Ecco come la stazione viene descritta nel saggio su porta Genova all’interno del libro *Prime stazioni a Milano*: “Dè suoi fabbricati, quello a passeggeri ha la disposizione comune per stazioni servienti a borghi popolosi: dall’atrio spazioso si accede, da una parte alle sale e al luogo da caffè, dall’altra agli uffici interni, alle abitazioni e ai locali di servizio della grande velocità: non vi è tettoia a riparo dei treni che vi sostano per brevi istanti.



3



8

Il servizio della piccola velocità consta di tre magazzini ed un esteso piano caricatore, il tutto ordinato in relazione alla forma dell’area insenata in un angolo racchiuso fra abitati che vi sorsero allato, e sul perimetro della sentita curva colla quale si accordano la linea di Vigevano e quella di circuito”<sup>5</sup>. Per quanto riguarda l’edificio della stazione, si tratta di una architettura neoclassica che riassume in sé i canoni, allora quasi obbligatori, per un edificio pubblico. Tra questi spiccano l’impostazione simmetrica e la costruzione geometrica, qualità ideali per garantire l’armonia del fabbricato, sottolineate dalla scansione di colonne in facciata e dalla fascia continua a dividere i due piani. L’eliminazione degli elementi superflui, quali le decorazioni, e il tentativo di evidenziare gli elementi funzionali, sottolineano un particolare interesse alle esigenze economiche e ai temi dell’efficienza. Si tratta di un prototipo di stazione ferroviaria che, nel rispetto della funzionalità, rispondeva anche ad esigenze di immagine e di durevolezza. Occorreva infatti vincere la diffidenza davanti al nuovo mezzo di trasporto. Sono dunque qui rappresentati i conflitti nati fra la cultura accademica e tradizionalistica da un lato, e la spinta innovatrice dall’altro, ed è esplicita la difficoltà di rappresentare, con forme nuove, i contenuti di una tecnologia avanzata; è cioè un tentativo di mediare fra la tradizione e la modernità<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> Briano, Italo, *Storia delle ferrovie in Italia*, Cavallotti Editore, Milano 1977, p. 44

<sup>2</sup> Ibidem

<sup>3</sup> Ibidem

<sup>4</sup> Ibidem

<sup>5</sup> Angelini, Ivo, Camusso, Alessio, Ogliari, Francesco, Tartaglia, Filippo, *Prime stazioni a Milano*, BBE, Torino 1987, p. 18

<sup>6</sup> Angelini, Ivo, Camusso, Alessio, Ogliari, Francesco, Tartaglia, Filippo, *Op. cit.*, p. 36





25

## 2.5 CITTA' E COMMERCIO

### 2.5.1 La (non) evoluzione del mercato ambulante

L'attività commerciale è quella che, insieme all'imprescindibile residenziale, ha strutturato i luoghi della convivenza umana. Marina Fumo, nell'introduzione di *Dal mercato ambulante all'outlet*, afferma che "le prime comunità stanziali si siano racchiuse entro mura difensive per meglio proteggere le proprie ricchezze ovvero i propri beni commerciabili"<sup>1</sup>. Oppure ancora, secondo Richard Moore in *L'architettura del mercato coperto*, "la città è spesso definita, da un punto di vista strettamente economico, come il luogo in cui gli abitanti traggono il reddito da attività commerciali, industriali ed amministrative e, in forme molto ridotte, da quelle agricole"<sup>2</sup>. Ciò significa che il mercato costituisce uno tra gli elementi più significativi della città, tanto che "la sua presenza ne può definire la forma o rappresentare l'istituzione, anche attraverso un luogo all'aperto o un volume edilizio. [...] Il mercato, possiamo sostenere, è un morfema della città"<sup>3</sup>. Dai mercati all'aperto ai recentissimi outlets, la varietà tipologica degli spazi e degli edifici destinati al commercio ha subito una decisa evoluzione, poichè appare inevitabile che i luoghi e le architetture per il commercio mutino con la società e ne assecondino le trasformazioni.

Questa metamorfosi riguarda tuttavia la bottega che diventa ipermercato, mentre "una sorte differente è stata quella del mercato tradizionale di strada, quotidiano o periodico"<sup>4</sup>.

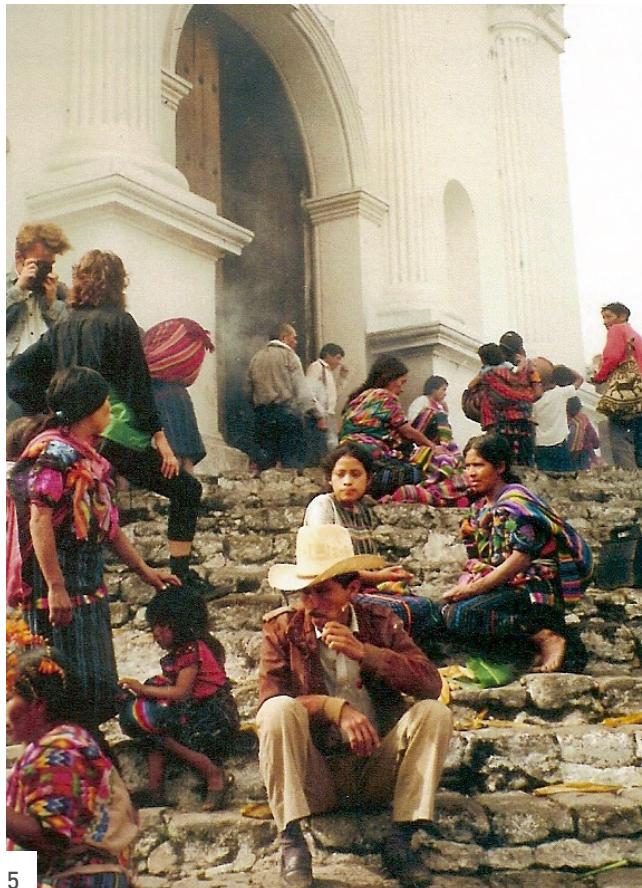
La capacità di attrazione d'utenza per questo luogo del commercio continua ad esercitare il suo fascino in

maniera pressoché uguale nel tempo e nello spazio: dalle piazze del mercato d'epoca classica – agorà, fori – in cui si svolgevano le attività sociali della comunità, al "magico e avventuroso mondo che nell'antichità accompagnava i venditori di mercanzie lungo le vie carovaniere del Mediterraneo e dell'Oriente verso i luoghi di scambio, piazze, centri di culto e porti, magistralmente descritti da Calvino in *Le città invisibili*"<sup>6</sup>, agli attuali mercati nelle aree preposte in tutti gli agglomerati urbani del mondo. Qui "lo spazio del commercio è la strada, la piazza, lo spazio civico in cui a ciascun commerciante è destinata un'area, dove la merce è esposta sotto gli occhi del pubblico: a terra, su una stuoia o un telo, su un precario banchetto, in cassette o grosse scatole di cartone o su leggere strutture in alluminio"<sup>7</sup>. Dalle piazze dei mercati dell'Oriente, del mondo arabo e delle aree del Mediterraneo fino a quelle d'Europa e così per tutto il mondo, il mercato su strada resta un'attività che caratterizza lo spazio urbano delle città. Potremmo in aggiunta dire che, in tutti questi casi, la costante potrebbe essere il disordine o la fantasia, a cui rimandano anche molti proverbi e forme idiomatiche dialettali, non solo nel nostro Paese. Si tratta di un disordine gioioso, fatto di colori, odori e suoni che solo al mercato si mescolano in modo speciale. È questo che probabilmente rende affascinanti tutti i mercati di strada, come anche l'accalcarsi di una folla eterogenea che procede in modo multidirezionale tra le bancarelle. Il mercato è, in sostanza, un richiamo quotidiano che coinvolge grandi e piccoli, senza distinzioni economiche e culturali. I mercati riflettono usi e costumi delle persone che in esso quotidianamente lavorano, vivono, si procurano i beni di cui necessitano, e pertanto offrono sempre l'immagine





2



5



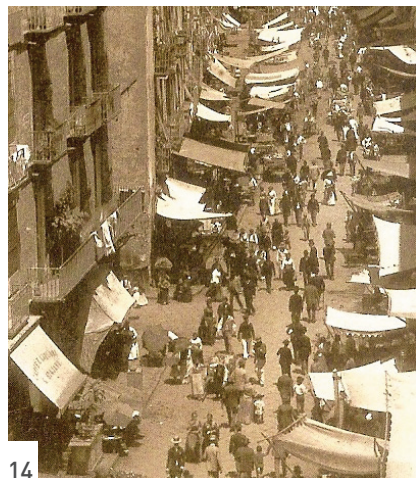
3



4



6



14



17



20



più genuina di una città o di un quartiere. Potrebbe dunque sembrare che, come sostiene Vittorio Paraggio in *La via dei mercati*, “l’idea di mercato appartiene forse più all’antropologia che all’architettura, poiché designa il luogo dove trovano espressione i caratteri e i costumi, le abitudini e i rapporti tra le genti dei vari Paesi”<sup>8</sup>. Il suo apparire e sparire nell’arco della giornata, la sua teatralità, rendono gioiosa l’attività dei cittadini e degli utenti, e costituiscono un’occasione potenziale di rivitalizzazione e di richiamo per il contesto costruito che li accoglie, riuscendo talvolta ad essere un richiamo che vada oltre il quartiere. “Porta Portese a Roma e il Balòn a Torino sono soltanto due tra i più rinomati mercati, assieme a tutti quei mercatini natalizi che contribuiscono a creare quell’atmosfera festosa e familiare nella città nel periodo delle feste conclusive dell’anno”<sup>9</sup>.

Sulla base di quello che il mercato sulle aree pubbliche ha rappresentato e rappresenta, Aldo Capasso individua sinteticamente in alcuni punti il motivo di scelta e di successo di questo tipo di vendita:

- il rapporto interpersonale che si stabilisce con il commerciante;
- la possibilità di scegliere e toccare i prodotti (merce rara, genuina, non sempre trovabile nei supermercati);
- il senso di continuità con lo spazio urbano;
- l’assenza di filtri, come porte e vetrine;
- l’occasione più probabile che in altri luoghi di vivere situazioni impreviste e spettacolari o momenti di socialità e curiosità;
- lo scenario di un’umanità variegata, di razze e colori<sup>10</sup>.





3

52

### 2.5.2 Il mercato ambulante milanese nell'età preindustriale

*“Una banderuola era il segno sotto cui si riuniva la varietà delle persone, degli oggetti e degli eventi caratteristici dei mercati dell’ultima età preindustriale, tra la fine del XVIII secolo ed i primi decenni del XIX secolo, in quell’area occidentale di Lombardia che oggi rientra nei confini della provincia milanese. Il mercato si apriva quando la bandiera veniva esposta su un’asta fissata ad un muro o ad un balcone, per solito alla casa comunale o all’immancabile osteria. Segno del mercato, ma anche della sua negazione, la banderuola stabiliva che esclusivamente i membri della comunità potevano fare acquisti; a chiunque altro era consentito di accedere alle trattative solo più avanti nella mattinata, quando veniva ammainata. Apriva il sempre insolito giorno di mercato e nel contempo ribadiva i vincoli di antiche consuetudini e di veglianti attenzioni pubbliche intese a limitare la libertà degli scambi commerciali. La regola prima, insegnata dalle incertezze della disponibilità del sovrappiù agricolo, era di garantire la soddisfazione delle necessità degli abitanti dei pochi borghi che avevano la fortuna di ospitare le trattative.*

*Chi abitava nelle molte altre località prive di mercato non aveva che da sottostare a questa priorità”<sup>11</sup>.*

Con questa descrizione si apre il testo di Aldo Carera, inserito all’interno di una raccolta di documenti estremamente utili per comprendere la realtà economica milanese del periodo preindustriale, l’attività agricola, cioè le produzioni, i rapporti tra conduttori e proprietari, le tecniche di utilizzo del suolo,





4



6



14

le attività di trasformazione dei prodotti naturali, le vie di comunicazione e di traffico, gli effetti dell'azione pubblica su queste attività, la vicenda demografica, la qualità della vita delle popolazioni, i consumi alimentari e non.

Così come è accaduto per quella bandiera, molte altre sono le tracce del mercato tradizionale a non essere sopravvissute. Il rumore innanzitutto, testimoniato dalle lamentele scritte di chi aveva il sonno mattutino disturbato dall'arrivo dei carretti, e dalle grida delle trattative<sup>12</sup>. Non solo i suoni tuttavia gravavano l'aria, appesantita, stando ad un regolamento milanese di inizio '800, dalle "esalazioni insalubri e disgustose, in cui si sommarono i fumi e gli odori aggressivi dei fuochi e degli oli da frittura, e lo scadere dei generi deperibili, tutto in un mondo che si muoveva grazie alla trazione animale e che a molta parte della vita di scambio legava la compravendita del bestiame, con grande sofferenza delle modeste soglie igieniche della convivenza urbana"<sup>13</sup>. Nello scritto di Aldo Carera è inoltre possibile apprendere come nella sua lunga storia preindustriale, il mercato ambulante abbia definito un proprio preciso ruolo come livello inferiore della commercializzazione dei beni primari, lasciando alle botteghe cittadine il compito di soddisfare le esigenze di qualità di consumo espresse dai ceti agiati<sup>14</sup>. Va inoltre considerato che gli esercizi commerciali fissi si risolvevano in alcune presenze tipiche, quali le osterie e le posterie. Ma la trama delle clientele, e le gamme dei prodotti disponibili tramite la distribuzione intermedia o per via diretta dalla produzione, lasciavano vuoti molto ampi in cui si inseriva il commercio ambulante<sup>15</sup>.

Anche se una delle caratteristiche principali del mercato nell'età preindustriale era l'alto livello di regolamentazione – come abbiamo letto ad esempio nel segno della banderuola – il mercato tendeva ad essere un'occasione dove tutto era più che mai possibile, ad

esclusivo vantaggio di chi sapeva meglio condurre a proprio profitto qualsiasi trattativa, tanto che "una delle normative più assiduamente ribadite dalle autorità pubbliche riguardava il divieto ai conducenti di far altro che dirigersi direttamente verso la piazza adibita alle trattative ufficiali. Così da ricondurre le compravendite entro il mercato legale e sotto il controllo di chi aveva regolare patente di abilitazione ai traffici o alla mediazione"<sup>16</sup>.

Mercato dunque era un momento, oltre che un luogo, al quale ci si rivolgeva soprattutto per le necessità alimentari e di vestiario. Confrontando i documenti relativi ai mercati e le fiere di Milano e provincia, qualsiasi elenco settecentesco presenta sempre in primo luogo, onnipresenti, i cereali ("ogni sorta di granaglie, legumi, miglio, riso") e le altre derrate alimentari, si tratti di latticini ("formaggio, butirro, robiole e mascarpine fresche e salate"), o di carni e condimenti ("lingue salate, polleria, uova, olio d'oliva, di ravizzone, di noci") o di verdure ("noci, porri, erbaggi"). Quanto ai prodotti tessili, oltre ai pezzi finiti o da rifinire ("fazzoletti di tela, pizzi ordinari, calzette di lana, barette, drappi di seta, di filosello, tinti e da tingere"), molti semilavorati ("lino, stoppa, canapa, gallette, filosello, strusa e seta"), accessori di abbigliamento, dalle calzature ai cappelli. L'elenco si completa senza alcun ordine, con tutto quanto può entrare nella necessità della vita materiale degli abitanti del borgo e dei dintorni: "ferri d'ogni sorta e chioderie, sapone, speziaria e zucchero, piatti di terra d'ogni sorta, rocche, fusi, posate d'ottone, fustagno e scaglie d'ogni sorta, corde d'ogni qualità, coltelli, forbici, solferini, pietre da schioppo, semenze e frutta". Infine "ogni sorta di animali quadrupedi e pelli"<sup>17</sup>. Tuttavia esisteva un vincolo di fondo dovuto alla priorità dei cicli agricolo-rurali, vero criterio organizzatore delle ragioni e dei tempi della vita economica. Le stagioni ed il loro andamento sancivano





4



14

54

direttamente le disponibilità dei beni e la consistenza dei redditi distribuiti, con influssi determinanti anche sulle regole della mobilità. Lo stato delle vie di comunicazione, a metà Settecento, non era tale da aprire alla circolazione commerciale tutte le stagioni dell'anno. Altra caratteristica di quei cicli, era la rottura di qualsiasi regolarità all'apparire delle epidemie o del solo terrore epidemico. Le malattie dell'uomo, soprattutto, erano state una delle grandi ragioni del fallimento di molti mercati nei secoli precedenti, quando la peste riproponeva tragicamente la chiusura e l'isolamento come ragioni di salvezza della vita. Più sovente, le epidemie del bestiame consigliavano ricorrenemente la sospensione delle trattative dei bovini e degli equini<sup>18</sup>.

Giungendo agli anni della Restaurazione, l'afflusso dei rifornimenti dei prodotti alimentari dalla campagna aveva consolidato, secondo Cesare Cantù, sei luoghi di mercato. Il Broletto – l'antica sede annonaria -, la vendita in corso di Porta Tosa, le bancarelle della piazza del Verziere, quelle al ponte Vetro e a piazza della Vetra, poi in contrada di S. Antonio, vicino all'Ospedale Maggiore; a questi si aggiungeva la contrada del Nirone, a Porta Vercellina, mercato "di lusso e di piacere". Sempre secondo il Cantù tuttavia, il principale dei mercati giornalieri fuori dalle porte era al Ticinese. A Porta Ticinese si alternavano infatti, secondo i giorni, le granaglie, il vino ed il bestiame; mentre quotidianamente si poteva sopperire al bisogno di legna da ardere e fieno<sup>19</sup>.

È in questo stesso periodo che, come attesta ancora Carera, "le vicende economiche dell'area milanese accreditavano una nuova polarità degli incontri sulle piazze del mercato ambulante, momento forte di verifica delle prime forme di innovazione delle produzioni manifatturiere e rurali da cui prese inizio e slancio il processo di formazione di comportamenti e di strutture produttive industriali"<sup>20</sup>. La situazione

daziaria della prima metà del XIX secolo infatti, "favoriva la formazione di prezzi più bassi fuori dal comune murato. Dopo di che, le antiche mura, grazie anche alla dotazione di infrastrutture commerciali in formazione, non furono più in grado di isolare i privilegi della città"<sup>21</sup>.

Caso emblematico della fase di transizione industriale è quello riportato dal Carera e riguardante gli straccivendoli: "gli straccivendoli lombardi erano dotati di una rete capillare di raccolta. Giravano le terre, stabilivano contatti, raccoglievano. Il loro modo di soddisfare la grande crescita di domanda internazionale degli stracci, e di tenere dietro alle buone remunerazioni, passava anche attraverso una moltiplicazione di rapporti che sfociava negli incontri di mercato. Le genti di campagna nell'correre ai giorni di fiera e di mercato portavano con sé quando erano riusciti a raccogliere più o meno occasionalmente nelle abitazioni rurali. Così accadeva anche nei quartieri delle città, lo straccivendolo guidava le fila di quella pur modestissima reciprocità tra le necessità della grande tecnologia ed il bisogno di qualche poco di reddito aggiuntivo della gente qualunque. Entrambi destinati ad incontrarsi sulla via della formazione della società industriale. Testimone, nelle sue varie forme, il mercato"<sup>22</sup>.

### 2.5.3 Il mercato ambulante milanese nell'età industriale

A partire dal XIX secolo il volto urbano delle città maggiori tende a ridefinirsi in base alla progressiva specializzazione commerciale, per cui strade e vie diventano direttrici commerciali che si dividono le attività di vendita al minuto ed all'ingrosso. Anche le tradizionali fiere ambulanti, pur mantenendo le proprie forme tradizionali, vengono coinvolte nel processo di ridisegno urbano che offre loro nuovi spazi, sino a predisporre strutture coperte, che diventano





4



6

sede, non solo periodica, ma anche quotidiana, di trattative. Tuttavia sino a tutto l'Ottocento, ed ancora avanti nel XX secolo, Milano resta "invasa da strutture commerciali approssimative, fatte di ricoveri provvisori inventati in qualche modo per dare sommaria protezione ai beni esposti o, più semplicemente, di una contrattazione ambulante limitata a qualche prodotto adagiato su stuoie in cerchio attorno al venditore, o a qualche sporta portata a spalla", rimanendo alle forme proprie dei limiti tra economia di scambio e autoconsumo. Dopo l'Unità, le iniziative di riorganizzazione dei servizi che prevedevano una serie di mercati coperti in Milano lungo la cerchia dei Navigli, nonostante i molti progetti, non vanno oltre il mercato coperto alla Vetra, costruito nel 1862 per ospitare circa quaranta banchi di vendita di verdure e pesce, e quello dei latticini qualche anno dopo. Nel 1871 invece, al foro Bonaparte viene inaugurato un mercato alimentare in grado di accogliere 158 venditori<sup>23</sup>.

Il Broletto è la sede principale della contrattazione dei grani, mentre il Verziere è la sede propria dei commerci della frutta e della verdura.

Dopo la prima guerra mondiale, in coincidenza con le iniziative di commercializzazione dirette ad innovare le forme e le strutture del commercio al dettaglio, anche il commercio ambulante milanese viene interessato a sostanziali innovazioni. Nel 1930 vengono istituiti a Milano i primi mercati rionali coperti, allo scopo di ribassare i prezzi al minuto, soprattutto dei generi alimentari, incoraggiando parallelamente le vendite controllate, al fine di limitare l'eccessiva frammentazione del commercio ambulante, particolarmente negativa per l'estrema periferia<sup>25</sup>.

Ad inizio anni Sessanta, in città vi sono 24 mercati rionali coperti che operano entro il limite della circinnvallazione esterna<sup>26</sup>. A quel momento si era

ben compiuta anche la distinzione tra commercio ambulante al minuto e commercio all'ingrosso, e proprio con tale evoluzione si trova a far conto proprio la tipologia commerciale del mercato ambulante.

"Una delle più significative discontinuità nell'evoluzione commerciale di Milano avviene nel momento in cui, nell'arco di pochi decenni, la ristrutturazione del settore delle vendite al minuto si trova a coincidere con l'affermazione del capoluogo come centro commerciale all'ingrosso. [...] Tradizione voleva che a Milano, come in tutte le grandi città, il mercato quotidiano fosse soprattutto luogo di incontro di produttori del contado e di consumatori urbani, servendo al rifornimento delle botteghe locali e soltanto in misura ridotta alla redistribuzione verso piazze esterne. L'affermazione del trasporto ferroviario invece, fa sì che [...] i mercati all'ingrosso del capoluogo accentuino la loro funzione propulsiva delle relazioni commerciali, nella rete nazionale ma anche oltre confine. In tal modo sono ridefiniti i rapporti commerciali e le aree di influenza"<sup>27</sup>.

Il caso più significativo è quello del mercato ortofrutticolo: l'antico Verziere viene sostituito nel 1911 da un nuovo grande mercato ortofrutticolo presso la stazione di Porta Vittoria, destinato a diventare il principale centro di smistamento per il consumo nazionale di frutta e verdura, e ponendosi tra i principali in Europa. In aggiunta a questi due esempi, meritano una citazione due ulteriori mercati specializzati di Milano, e cioè il mercato delle carni, che al momento dell'inaugurazione nel 1930 è il più esteso d'Italia, e così pure il mercato del pesce, inaugurato nel 1935<sup>28</sup>.

Il ruolo cruciale di questa tipologia di commercio viene confermato ancora una volta quando, con l'apertura negli anni Sessanta dei primi supermercati, permangono invariati gli spazi coperti dal commercio ambulante. Un documento del 1988, riporta che sono





4



14

56

92 i mercati settimanali che in quell'anno si tengono nella sola Milano29.

La costante forte presenza della distribuzione ambulante trova una giustificazione oggettiva nella sua struttura commerciale elementare ma duttile, che valorizza le capacità imprenditoriali di chi può muoversi a partire da spese non elevate e da prezzi competitivi rispetto al negoziante di bottega.

La struttura lineare del mercato affianca bancarelle che vendono i medesimi prodotti consentendo una concorrenza caratterizzata da prezzi non significativamente dissimili, così da proporsi come alternativa alle maggiori variazioni caratteristiche del commercio fisso. Tale è la validità di una simile organizzazione commerciale, che questa viene tutt'oggi imitata dai grandi magazzini e dai negozi organizzati in reparti.

Sfuggito ad ogni tentativo di inglobamento che ne snaturerebbe natura e fini, il mercato disegna un cerchio chiuso tra questa società neoindustriale e quella preindustriale precedentemente descritta, fatta di gesti antichi e voci immutabili, in cui non v'erano altri protagonisti diffusi delle relazioni di scambio.

#### 2.5.4 La fiera di Sinigaglia

La fiera di Sinigaglia è uno storico mercato del quartiere Ticinese. Unico mercato delle pulci con ricorrenza settimanale, è una delle attività commerciali milanesi che maggiormente vede la propria storia intrecciarsi con le vicende socio-economiche del proprio quartiere d'origine, rendendo indissolubile tale legame. Come è stato precedentemente descritto infatti, l'area Ticinese è stata a lungo caratterizzata da situazioni in grado di favorire lo sviluppo dei commerci, data la situazione daziaria favorevole fuori dal comune murato da un lato, e i facili collegamenti lungo la cerchia dei Navigli nonché la presenza della Darsena stessa dall'altro.

Nato nei primi anni dell'Ottocento lungo un tratto di bastione tra Porta Vicentina e Porta Genova, il mercato era inizialmente tematico: solo abiti usati, per lo più recuperati dopo i funerali, venduti per pochi spiccioli da un gruppo di straccivendoli ad una clientela umile, costituendo una rete di scambi parallela a quella del più importante e consolidato mercato di Porta Ticinese.

Risale al 1931 il primo spostamento della fiera in via Calatafimi e sulle strade adiacenti (via Vettabbia e via Santa Croce). Con il successivo spostamento in viale Gian Galeazzo, si affiancano alle merci in vendita i rottami e l'antiquariato30, e la fiera di Sinigaglia si avvia a diventare quel piccolo mondo curioso e variegato, di cui si trova traccia in un testo di Paolo Valera del 1879: “[...] La gente che continua la tradizione del S. Ambrogio, va agli Oh, bei!

Oh, bei! Come alla fiera di Sinigaglia. A vedere se si trova qualche vecchio arnese fra i ferravecchi. A cercare dei libri frusti a buon mercato, a procurarsi un ferro da stirare o un abito signorile tutto macchiato dell'antico padrone [...]” 31. Infine, e siamo già negli anni Novanta, l'approdo nel suggestivo scenario della Darsena, lungo viale D'Annunzio.

L'origine del nome lascia perplessi gli studiosi delle tradizioni lombarde. Tuttavia l'ipotesi più accreditata è quella che lega il mercato milanese alla Senigaglia marchigiana: qui nel XV° secolo, durante la festa di S. Maddalena, le navi che ormeggiavano nel porto erano esentate dai dazi, e vi era una tale massa di mercanzia esposta che, negli anni Venti, i milanesi ribattezzarono “Sinigaglia” la loro fiera delle pulci, immedesimandosi nell'omonima fiera marchigiana, data la quantità degli oggetti esposti e la loro provenienza spesso al limite del contrabbando. A conferma dell'origine incerta del nome, e a ribadire l'immagine di estrema varietà e originalità che contraddistingueva i banchi di questo mercato, Elsa Pontiggia scrive: “Pochissimi





4



4



4



4

sanno come si chiami veramente il mercatino di via Calatafimi, quello del sabato, dove si trova di tutto. Ma non è tanto importante il nome esatto quanto gli acquisti che si possono fare e la gente. Bamboline, radio vecchie, divise militari, libri, giornali, cappelli, cinture, borsellini, giubbotti e umanità varia”<sup>32</sup>.

1 Fumo, Marina (a cura di), *Dal mercato ambulante all'outlet, Luoghi e architetture per il commercio*, Editrice Compositori, Bologna 2004, p. ??  
 2 Moore, Richard Vincent, *L'architettura del mercato coperto, Dal mercato all'ipermercato*, Officina Edizioni, Roma 1997, p. ?  
 3 Ibidem  
 4 Fumo, Marina (a cura di), *Op. cit.*, p. ??  
 5 Calvino, Italo, *Le città invisibili*, Ed. Einaudi, Torino 1984 (I ed 1972)  
 6 Capasso, Aldo, *Commercio su aree pubbliche: mercati scoperti*, in Fumo, Marina (a cura di), *Dal mercato ambulante all'outlet, Luoghi e architetture per il commercio*, Editrice Compositori, Bologna 2004, p. ??  
 7 Fumo, Marina (a cura di), *Op. cit.*, p. ??  
 8 Paraggio, Vittorio, *La via dei mercati*, Gangemi Editore  
 9 Capasso, Aldo, *Op. Cit.*, p. ??  
 10 Capasso, Aldo, *Op. Cit.*, p. ??  
 11 Carera, Aldo, *Sotto il segno della banderuola*, in Bassi, Maria Piera (a cura di), *I mercati e le fiere della provincia di Milano tra XVIII e XIX secolo*, Provincia di Milano, Milano 1990, p 19  
 12 Ricorso degli abitanti del corso di Porta Tosa in Milano, del 9 agosto 1793, inviato dalla Conferenza governativa alla Congregazione municipale di Milano, in Maria Piera (a cura di), *I mercati e le fiere della provincia di Milano tra XVIII e XIX secolo*, Provincia di Milano, Milano 1990, p 93. "Gli abitanti di Porta Tosa di questa città espongono che esercitandosi sopra detto corso da alcuni anni il mercato di verdura vi attira dallo spuntar del giorno un tal numero di carri per le condotte di venditori e compratori, i quali unitamente al chiasso prodotto da chi conduce gli spurgli alle chiaviche turbano la quiete e il riposo delle persone che dormono, massime sopra il detto corso; oltre di che nelle suddette chiaviche non scaricansi sole acque immonde, ma bensì materie assai meno scorrevoli e più fetenti, in pregiudizio anche della loro salute. Ricorsero nello scorso anno i supplicanti alla Congregazione municipale, cercando opportuna provvidenza ad un tale inconveniente: provvidenza che non ottennero, trattandosi forse di un affare di massima. In tale stato di cose non sanno gli abitanti suddetti che implorare dal reale governo, attese le di loro particolari sovra espresse circostanze, che ordini a chi conviene

di proibire lo scarico pel tratto successivo delle immondezze estratte dalle latrine nella chiavica ivi esistente".  
 13 Carera, Aldo, *Op. Cit.*, p 20  
 14 Carera, Aldo, *Op. Cit.*, p 21  
 15 Carera, Aldo, *Op. Cit.*, p 26  
 16 Carera, Aldo, *Op. Cit.*, pp 27-28  
 17 Nota de' capi in vendita al mercato di Comazzo, redatta il 2 gennaio 1751 (ASM, Fondo commercio)  
 18 Raccolta degli atti del governo e delle disposizioni generali emanate dalle diverse autorità in oggetti si amministrativi che giudiziari, Milano 1817, pp. 223-224, in Maria Piera (a cura di), *I mercati e le fiere della provincia di Milano tra XVIII e XIX secolo*, Provincia di Milano, Milano 1990, p 111. "Nella sessione tenutasi ieri da questo magistrato centrale sotto la presidenza di sua eccellenza il signor conte governatore, coll'intervento dei signori consiglieri di governo, veduto che il morbo contagioso petecchiale non è ancora spento nelle provincie dello stato lombardo e che domina tuttora negli esteri stati limitrofi e fatto riflesso che per procurare la estinzione del contagio o almeno per prevenire il ripullulamento od una maggiore diffusione del medesimo fa d'uopo, oltre la incessante pratica delle prescritte cautele di sanità, impedire ogni straordinaria adunanza a concorso in un luogo qualunque di persone, massime provenienti da paesi lontani ed anche esteri, il congresso ha determinato che d'ora innanzi, e finchè sussisterà il bisogno, sia rigorosamente proibito di tenere senza la speciale superiore approvazione alcuna fiera, la quale duri più d'un sol giorno".  
 19 Cantù, Cesare, *Milano e il suo territorio*, Banca commerciale e industria, Milano 1960, p 497  
 20 Carera, Aldo, *Op. Cit.*, p 21  
 21 Zaninelli, Stefano, *I consumi a Milano nell'Ottocento*, Banca, p 61  
 22 Carera, Aldo, *Op. Cit.*, p 58  
 23 Carera, Aldo, *Mercati al dettaglio, mercati all'ingrosso*, in Bassi, Maria Piera (a cura di), *I mercati e le fiere della provincia di Milano tra XVIII e XIX secolo*, Provincia di Milano, Milano 1990, p 138  
 24 Gambi, Lucio, Gozzoli, Maria Cristina, *Milano*, ed. Laterza, Bari 1982, p 229  
 25 Carera, Aldo, *Op. Cit.*, p 138  
 26 Gambi, Lucio, Gozzoli, Maria Cristina, *Op. Cit.*, p 319  
 27 Carera, Aldo, *Op. Cit.*, p 141  
 28 Carera, Aldo, *Op. Cit.*, p 144  
 29 Calendario annuale dei mercati ambulanti per il 1988, supplemento straordinario del Bollettino ufficiale della regione Lombardia, n. 49, 7 dicembre in Bassi, Maria Piera (a cura di), *I mercati e le fiere della provincia di Milano tra XVIII e XIX secolo*, Provincia di Milano, Milano 1990, p 159  
 30 Pontiggia, Elsa, "E' Sinigaglia o Senigallia?", *Anni '90*, 1989  
 31 Valera, Paolo, *Milano sconosciuta*, Ed. Martello, Milano 1967, p 217 (I ed. 1879) in Maria Piera (a cura di), *I mercati e le fiere della provincia di Milano tra XVIII e XIX*





1010 Mi.P.G. - Piazza e parco lineare nello scalo ferroviario di Milano Porta Genova





2



5



3



3



3



4



4



6



14



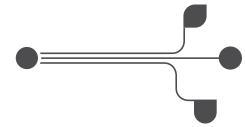
17



20



# Analisi



## 3.1 MORFOLOGIA URBANA, FUNZIONI E SERVIZI

*“L’area compresa tra il Naviglio Pavese e via Solari, molto vicina al centro, ha conservato, in un contesto abbastanza unico, memorie storiche dell’età agraria, del tessuto urbano ottocentesco, e del successivo periodo industriale, con le fabbriche e le residenze per gli operai”<sup>1</sup> (vedi cap.2.2.1).*

Dalla fine degli anni Sessanta, in seguito alla chiusura o al trasferimento delle attività produttive, la zona diventa uno degli episodi urbani più singolari nel panorama milanese ed internazionale.

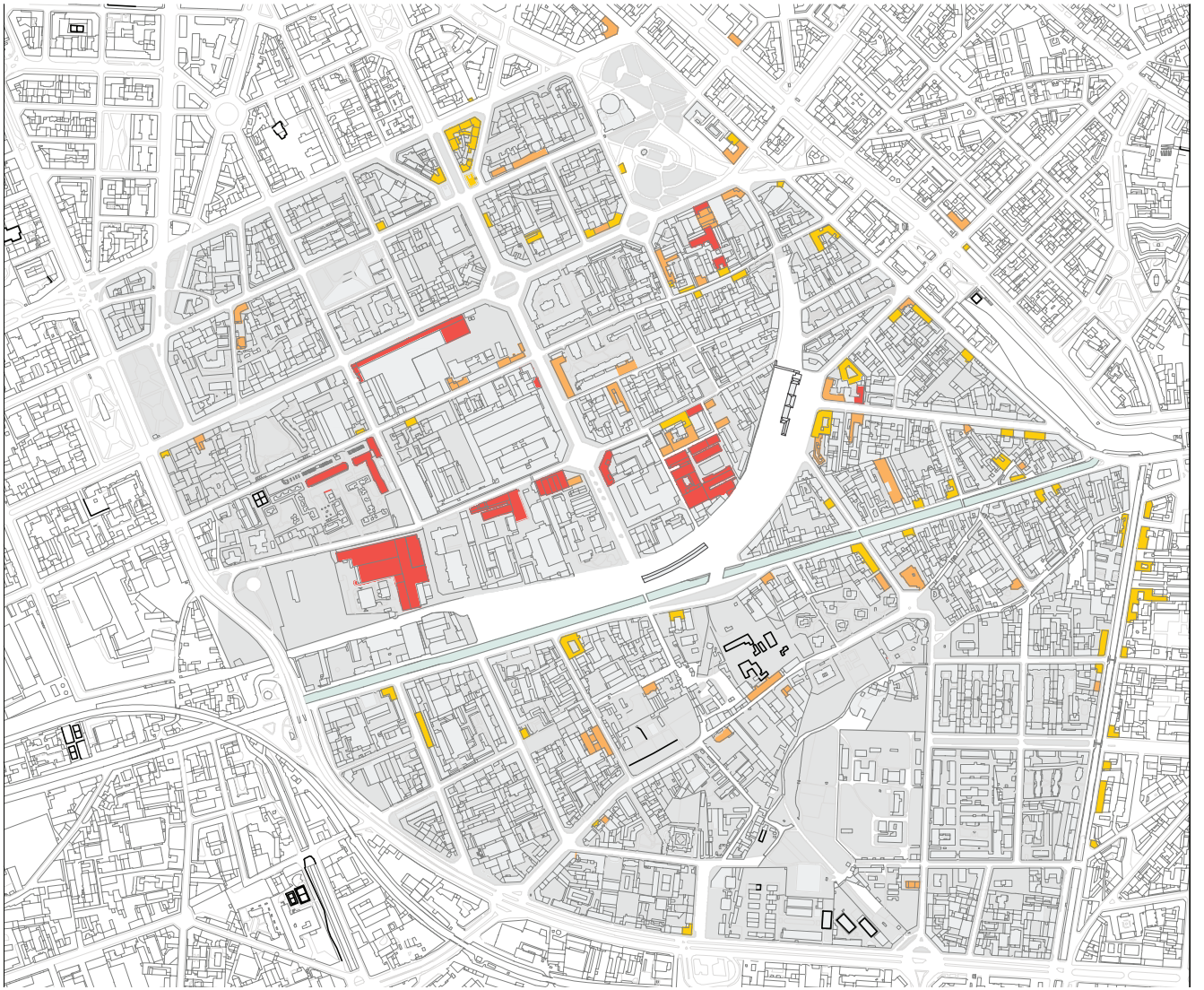
Le fabbriche dismesse si trasformano in laboratori, studi, scuole e showroom, attraendo nuove attività e dando un carattere inedito e originale alla zona. Oggi, infatti, l’area è caratterizzata dalla compresenza di residenze, di funzioni produttive sia tradizionali sia innovative, legate alla cultura, alla comunicazione e all’immagine, all’interno di spazi valorizzati dall’intervento di operatori e progettisti che qui hanno sperimentato con successo nuovi modi di abitare e lavorare 2. Parallelamente si moltiplicano i locali di tendenza citati dalle più aggiornate “guide internazionali” che animano le sere e le notti del quartiere.

I quartieri che convergono attorno allo scalo della Stazione di Porta Genova si possono identificare come la zona circostante via Tortona e Via Savona, situata a ovest della ferrovia; la zona dei Navigli, situata a est della ferrovia; la zona che partendo dalla cerchia delle mura spagnole ci porta verso il centro, a nord; e a sud la circonvallazione esterna e l’inizio della periferia milanese. Quartieri molto diversi sia per quanto riguarda la maglia urbana che li contraddistingue, sia per quanto riguarda le funzioni economiche, commerciali e sociali che vi si sono sviluppate nel corso degli anni.

La zona di via Tortona, via Savona e dintorni, proprio grazie alla presenza della ferrovia, ha conosciuto un forte sviluppo nel periodo dell’industrializzazione e conseguentemente ha assunto una morfologia tipica della zona industriali costellate di grandissimi capannoni per la produzione e lo stoccaggio di merci, e di agglomerati di case operaie. Col superamento dell’era industriale si è avviato il processo che ha visto la zona riconvertita in uno dei poli più attivi della città dal punto di vista creativo e culturale.

Nel quartiere dei Navigli si è stabilita una commistione per quanto riguarda la morfologia urbana, partendo dalle origini rurali e artigianali della zona con gli elementi materiali della moderna cultura industriale. Ancora oggi infatti si conservano esempi architettonici significativi di cascine, botteghe artigiane, cortili





## LEGENDA

- industrie riconvertire
- locali
- studi professionali

e abitazioni operaie<sup>3</sup>. Un'altra chiave di lettura importante per il quartiere è costituita dalla “movida notturna” che si snoda tra i numerosissimi locali disseminati lungo i navigli e nelle vie circostanti. La cerchia dei Navigli, a nord della ferrovia, segna ancora il confine storico tra il centro cittadino e il resto della città. Questa parte della maglia urbana subisce dagli anni Venti e Trenta del Novecento un processo di terziarizzazione e di parallela sostituzione edilizia che renderà la zona sempre meno residenziale<sup>4</sup>.

La “circonvallazione esterna” si impone come limite sud dell'area di progetto. Oltre questa imponente arteria di traffico si estende la prima periferia milanese.

Considerandola nell'insieme, si può dire che l'area di progetto sia ben attrezzata per quanto riguarda tutti i servizi più comuni utili agli abitanti. Non mancano ad esempio posta, banche o supermercati, asili e scuole materne. Oltre a questi servizi, molte strutture per il tempo libero arricchiscono il quartiere di possibilità per i suoi abitanti. Sono presenti infatti numerosi teatri, alcuni cinema e scuole private, e alcune strutture sportive. E' invece bassa la percentuale di spazio dedicata al verde pubblico. All'interno della zona analizzata, infatti, è presente solamente il parco Solari. Le strutture ricettive sono numerose, come anche ristoranti e altri servizi per il ristoro, negozi e botteghe artigiane.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico, la zona è sufficientemente servita. L'area è raggiunta dalla linea metropolitana 2, con le fermate S. Agostino, P.ta Genova e Romolo. I mezzi di superficie servono tutte le vie principali della zona.

1 Cfr. Verga, Gianni, *Conoscere Milano, I luoghi della trasformazione, Via Savona, Via Tortona e dintorni*, Documento del Comune di Milano, Milano 2002, p. 3.

2 Cfr. Verga, Gianni, *Op. Cit.*, p. 3.

3 Cfr. Oliva, Federico, *L'urbanistica di Milano, Quel che resta dei piani urbanistici nella crescita e nella trasformazione della città*, Hoepli, Milano 2006, 147.

4 Cfr. Oliva, Federico, *Op. Cit.*, 148.



## SERVIZI DELLA ZONA

### LEGENDA

attività professionali / produttive	
tempo libero	
servizi	
scuole	
strutture ricettive	
sport	
chiese e istituti religiosi	
spazi per la cultura	
verde pubblico	
spazi espositivi	
mercati rionali	
tracce storiche	
sicurezza pubblica	



### 3.1.1 Il quartiere del design

Come già detto in precedenza l'attività industriale ha rappresentato uno degli elementi principali nello sviluppo urbano dell'area. "In pochi decenni, a partire dai primi anni del '900, si sono insediati gli stabilimenti Ansaldo, Bisleri, Riva Calzoni, Richard Ginori, General Electric, Osram, Loro Parisini, Nestlé. Altre piccole industrie hanno collocato i loro stabilimenti nell'area, e nello stesso periodo sono nate numerose botteghe artigiane all'interno di piccoli e grandi cortili" 5.

"Assieme alle fabbriche sono state costruite le case per i lavoratori. In questo modo si è costituito un quartiere operaio" 6. "A partire dalla fine degli anni sessanta, in relazione alle trasformazioni del sistema produttivo della città, le fabbriche vengono dismesse lasciando immensi padiglioni e cortili vuoti. Il processo comincia con lo smembramento dell'Ansaldo e il trasferimento di parte delle produzioni in altre sedi (carpenterie a Sesto San Giovanni, motori a Monfalcone e Genova). In pochi anni, molte altre industrie lasciano questa zona: le aree fino ad allora occupate restano libere, in attesa di nuove destinazioni" 7.

"Artisti, stilisti, designer, architetti, famosi ed emergenti, sono stati attratti dagli spazi industriali, funzionali e congruenti alle loro attese estetiche: grandi volumi, materiali semplici come il mattone e il ferro, molta luce proveniente da immense finestre e lucernari" 8. L'intervento che può essere considerato come l'avvio di questa nuova fase per il quartiere è Superstudio, realizzato da Flavio Lucchini e Fabrizio Ferri nel 1983 nelle rimesse delle locomotive della stazione di Porta Genova e in una fabbrica di biciclette; un complesso di spazi dedicati alla fotografia di moda oggi noto a livello internazionale 9. "Dopo due anni, nel 1985, Carlo Orsi, apre il suo atelier in via Tortona nell'area occupata precedentemente da un sistema di officine. Nello stesso anno Luciano Formica trasforma parte dell'industria Bisleri ricavandone i suoi laboratori di restauro. Nel 1987 Giovanni Gastel sposta il suo studio da via degli Olivetani in via Tortona, convertendo un deposito di imballaggi. Nel 1988, sempre nella Bisleri, la famiglia Brancato trasferisce la sartoria teatrale che continua ancora oggi la sua attività" 10.

Nel 1990 il Comune di Milano acquisisce il complesso dell'Ansaldo e avvia un processo di riqualificazione per dare nuova vita all'ex stabilimento industriale che oggi ospita il palcoscenico prove e i laboratori del Teatro alla Scala. Nella seconda metà degli anni Novanta l'imprenditore Alessandro Cajrati Crivelli propone per gli interventi di riuso sui corpi di fabbrica il modello di "mix culturale": un insieme di attività di respiro internazionale legate all'immagine, all'arte, al design, alla comunicazione, alla moda collocate e riunite in modo sinergico nelle ex industrie 11. Un' intervento di trasformazione che condivide la linea di pensiero di Cajrati Crivelli è quello attuato in via Savona 97, nel 1996, con l'insediamento



2



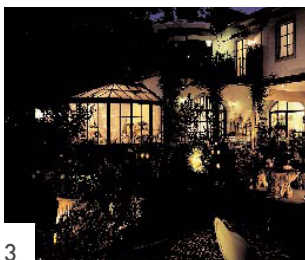
5



3



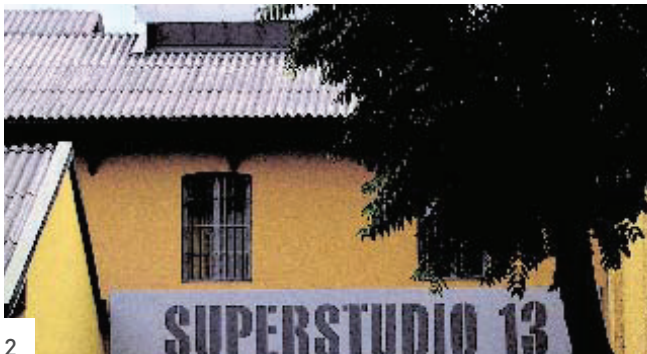
3



3



4



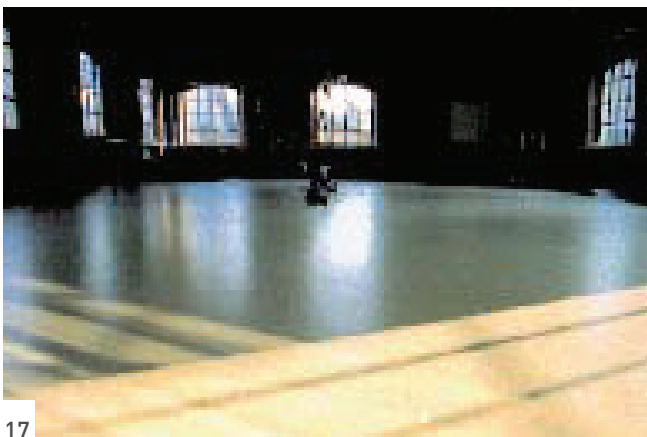
2



3



3



17



3



3



20

di Domus Academy oltre ad una serie di studi di designer, di artisti e pubblicitari italiani e stranieri. Conseguentemente nasceranno in questa sessa zona altre attività creative e di formazione (Fashion Image, Università dell'Immagine, Istituto Italiano di Fotografia, Accademia della Comunicazione) 12. Negli anni successivi "dalle evoluzioni di Superstudio nascono Superstudio 13 e Industria, nei locali di uno stabilimento per la preparazione di vernici, e ancora Superstudio Più, in una parte della General Electric; nel 2001 Armani colloca una sede e il nuovo Teatro nell'edificio Nestlé; nell'area ex Riva Calzoni si insediano, tra gli altri, la Fondazione Arnaldo Pomodoro, la società Fabbrica dei Giardini e Tod's. In zona arrivano anche altre grandi firme della moda: Esprit, Kenzo, Zegna, Hugo Boss, Gas, Stefano Giovannoni" 13.

Nel corso degli anni Novanta la legittimazione della nuova identità della zona si afferma anche grazie all'effervescente attività di molti piccoli operatori che hanno creato una fitta rete di sinergie: 55 atelier di fotografia, 16 di design, 11 di moda; 27 studi per web e multimedia, 19 per editoria e TV 14. L'occupazione della zona da parte di professionisti e artisti continua ancora oggi e gli spazi creativi qui insediati acquisiscono sempre più prestigio. Molti progetti per la riqualificazione dell'area sono infatti frutto del lavoro di architetti di grande fama come Tadao Ando, David Chipperfield, Antonio Citterio, Mario Cucinella.

L'ingente sviluppo del settore creativo che caratterizza il quartiere fa sì che sia proprio questa una delle zone della città più interessata dal fenomeno del Fuorisalone. "Fuorisalone" è il termine usato per definire l'insieme di eventi che durante la settimana del Salone del Mobile animano l'intera città di Milano. Si istituzionalizza all'inizio degli anni '90 grazie, in particolare, all'intervento della rivista Interni che edita una guida allegata al numero di aprile, intitolata appunto "Guida al Fuori Salone". Ma il vero inizio di questo fenomeno di agitazione del settore del design al di fuori degli spazi espositivi canonici della Fiera di Milano è riscontrabile già dai primi anni '80. E' infatti in questo decennio che compaiono le prime iniziative collaterali alla fiera. Gli eventi organizzati però non si limitano a presentare le collezioni in spazi alternativi, ma assumono spesso il carattere di vere e proprie "feste". Per molte aziende lo spazio alternativo allo stand fieristico permette innanzitutto di presentare le collezioni in un ambiente più libero, con la possibilità di rendere gli ambienti scenografici e di far imprimere il marchio nella mente del visitatore. Ma non sono solo le grandi aziende del settore a scegliere degli spazi alternativi per le loro presentazioni. Infatti giovani designer provenienti da tutto il mondo scelgono ogni anno le location disseminate per la città per presentare i loro oggetti, progetti e prototipi. I giorni del Fuorisalone diventano un vero fenomeno popolare che coinvolge non solo gli operatori del settore, ma tutto il quartiere: bar, ristoranti, librerie e negozi partecipano all'evento con numerose iniziative.



<sup>4</sup>Di Leo, Giovanni, Conoscere Milano, I luoghi della trasformazione, Via Savona, Via Tortona e dintorni, Comune di Milano, Milano 2002, p. 10.

<sup>6</sup>Di Leo, Giovanni, Op. Cit., p. 10.

<sup>7</sup>Di Leo, Giovanni, Op. Cit., p. 10.

<sup>8</sup>Di Leo, Giovanni, Op. Cit., p. 12.

<sup>9</sup>Di Leo, Giovanni, Op. Cit., p. 13.

<sup>10</sup>Di Leo, Giovanni, Op. Cit., p. 13.

<sup>11</sup>Cfr. Di Leo, Giovanni, Conoscere Milano, I luoghi della trasformazione, Via Savona, Via Tortona e dintorni, Comune di Milano, Milano 2002, p. 13.

<sup>12</sup>Di Leo, Giovanni, Op. Cit., p. 13.

<sup>13</sup>Di Leo, Giovanni, Op. Cit., p. 13.

<sup>14</sup>Di Leo, Giovanni, Op. Cit., p. 14.

## IMAGES

fig. 3 Visualizzazione degli spazi industriali riconvertiti.

fig. 4 Atelier Domus Academy, Milano, da "Di Leo, Giovanni, Conoscere Milano, I luoghi della trasformazione, Via Savona, Via Tortona e dintorni, Comune di Milano, Milano 2002"

fig. 5 Caroli Village, Milano, da "Di Leo, Giovanni, Conoscere Milano, I luoghi della trasformazione, Via Savona, Via Tortona e dintorni, Comune di Milano, Milano 2002"

fig. 6 Fabbrica dei giardini, da "Di Leo, Giovanni, Conoscere Milano, I luoghi della trasformazione, Via Savona, Via Tortona e dintorni, Comune di Milano, Milano 2002"

fig. 7 Atrio complesso Magna Pars, da "Di Leo, Giovanni, Conoscere Milano, I luoghi della trasformazione, Via Savona, Via Tortona e dintorni, Comune di Milano, Milano 2002"

fig. 87 Superstudio13, da "Di Leo, Giovanni, Conoscere Milano, I luoghi della trasformazione, Via Savona, Via Tortona e dintorni, Comune di Milano, Milano 2002"

fig. 9 Sala Danza in Superstudio più, da "Di Leo, Giovanni, Conoscere Milano, I luoghi della trasformazione, Via Savona, Via Tortona e dintorni, Comune di Milano, Milano 2002"

fig. 10 Sala prove Indutria, da "Di Leo, Giovanni, Conoscere Milano, I luoghi della trasformazione, Via Savona, Via Tortona e dintorni, Comune di Milano, Milano 2002"

fig. 11 Studio fotografico Gastel, da "Di Leo, Giovanni, Conoscere Milano, I luoghi della trasformazione, Via Savona, Via Tortona e dintorni, Comune di Milano, Milano 2002"

fig. 12 Complesso Ermenegildo Zegna, da "Di Leo, Giovanni, Conoscere Milano, I luoghi della trasformazione, Via Savona, Via Tortona e dintorni, Comune di Milano, Milano 2002"

fig. 13 Giardino delle sculture di Lucchini in Superstudio più, da "Di Leo, Giovanni, Conoscere Milano, I luoghi della trasformazione, Via Savona, Via Tortona e dintorni, Comune di Milano, Milano 2002"

fig. 14 Zona Tortona

fig. 15 Evento Drivind dream ferrari di Tod's, da "Di Leo, Giovanni, Conoscere Milano, I luoghi della trasformazione, Via Savona, Via Tortona e dintorni, Comune di Milano, Milano 2002"

fig. 16 Evento al Fuorisalone 2003 per Muji nel complesso delle ex industrie Riva Calzoni, da "Di Leo, Giovanni, Conoscere Milano, I luoghi della trasformazione, Via Savona, Via Tortona e dintorni, Comune di Milano, Milano 2002"

fig. 17 Evento di Mini nello spazio Day Light in Superstudio, da "Di Leo, Giovanni, Conoscere Milano, I luoghi della trasformazione, Via Savona, Via Tortona e dintorni, Comune di Milano, Milano 2002"

fig. 18 Evento al Fuorisalone 2003 per Cappellini in Superstudio più, da "Di Leo, Giovanni, Conoscere Milano, I luoghi della trasformazione, Via Savona, Via Tortona e dintorni, Comune di Milano, Milano 2002"



4



14

### 3.1.2 Il quartiere del divertimento

La zona che sorge attorno al Naviglio Grande e al Naviglio Pavese deve la sua particolare eterogeneità al processo per cui, nel secondo e terzo ventennio del Novecento il centro storico comincia ad essere terziarizzato e trasformato. Questo processo si verifica in tutta la città, ma la zona del Ticinese non si omologa completamente, anzi, i processi di trasformazione contribuiscono ad accentuare la commistione del quartiere 15. “Il quartiere Ticinese conserva e conferma le sue destinazioni d’uso originarie di residenza e di attività artigianali, vale a dire che la riconversione del suolo non esclude le locali preesistenze. Il risultato è una combinazione di nuove e vecchie forme che reciprocamente si modificano”<sup>16</sup>. Negli anni ’50 la zona dei Navigli è prevalentemente un quartiere di commercianti, caratterizzato dalla presenza di piccole botteghe.

Intorno agli anni ’70 e ’80 si insediano, lungo le sponde dei due Navigli, artisti e artigiani. Sorgono così numerosi atelier di pittori, scultori, restauratori e antiquari, insieme anche a piccoli laboratori teatrali.

E’ verso la fine degli anni ’80 che la società del divertimento comincia ad insediarsi nella zona, quando i proprietari dei primi locali tentano un recupero del quartiere aprendone di nuovi, spesso abusivi, per tutta la lunghezza dei navigli, su barconi galleggianti. Il processo di trasformazione prende piede e i locali cominciano a moltiplicarsi. Nel 1989 si contano 160 locali notturni in un solo chilometro. Considerata l’importanza del fenomeno i locali vengono legalizzati e viene istituita dall’Amministrazione comunale un’ isola pedonale estiva che persiste tutt’oggi.

Per fronteggiare il dilagare del fenomeno nascono da subito comitati spontanei di cittadini. I residenti si lamentano principalmente della congestione del traffico causata dall’ enorme afflusso di persone nel quartiere durante le ore serali e nel week end, condizione che si aggrava nei mesi estivi con l’istituzione dell’isola pedonale. Dal 2009 la situazione è ulteriormente peggiorata in seguito alla chiusura di un grande parcheggio all’interno dello scalo della Stazione di Porta Genova. Ma il traffico automobilistico non è l’unico punto di scontro tra l’Amministrazione comunale e i residenti. Infatti la presenza dei locali è riuscita a far rivivere il quartiere, ma solo nelle ore notturne; i cittadini lamentano la mancanza di servizi; la “movida” notturna soffoca la vivibilità del quartiere con inquinamento ambientale e acustico. La società del divertimento è diventata talmente preponderante nel quartiere che l’originaria eterogeneità della zona rischia di essere compromessa.

<sup>15</sup> Cfr. Oliva, Federico, L’urbanistica di Milano, Quel che resta dei piani urbanistici nella crescita e nella trasformazione della città, Hoepli, Milano 2006, p. 145.

<sup>16</sup> Cfr. Oliva, Federico, Op, Cit., p. 147.

#### IMAGES

Fig.19 Vista serale del Naviglio Grande.

Fig. 20 Vista diurna del Naviglio Grande.



4



6



14

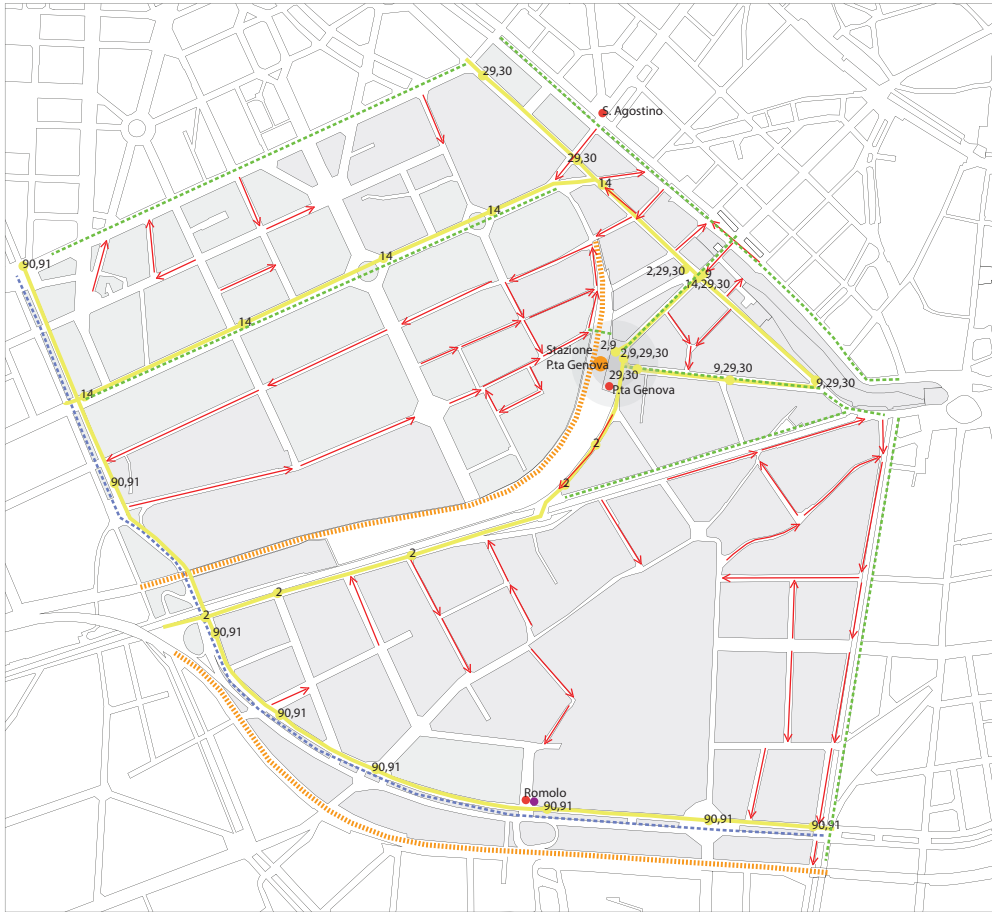
### 3.2 Flussi e viabilità

Il piazzale di Porta Genova, antistante l'ingresso della Stazione Ferroviaria, è nato con la funzione principale di accogliere i viaggiatori al loro arrivo e partenza. Oggi invece può essere identificato come uno dei punti più importanti per lo smistamento del traffico di tutta l'area. Risultando centrale rispetto alla zona del Ticinese, rende possibile il raggiungimento di tutti i quartieri limitrofi: il centro, la zona di via Tortona e via Savona e la zona dei Navigli. Data la sua importanza rispetto alla Stazione Ferroviaria e all'area circostante, il piazzale di Porta Genova è diventato punto di approdo e passaggio di molte linee di trasporto pubblico e della metropolitana. Infatti si contano: quattro linee tramviarie con capolinea (2,9,29,30); tre uscite della metropolitana linea 2, di cui due nel piazzale e una all'interno della Stazione Ferroviaria; e un'area per i taxi. Le linee tramviarie collegano il piazzale alla Darsena e a viale Gorizia, passando rispettivamente per via Vigevano e per corso Cristoforo Colombo. Un altro collegamento tramviario, passando per via Valenza e per la Ripa di Porta Ticinese, porta fino alla circonvallazione. Alcune delle vie principali della zona, come via Solari, viale Gorizia, e la circonvallazione, sono servite da mezzi pubblici di superficie. La metropolitana raggiunge, nella zona, solo il piazzale di Porta Genova. Il servizio di trasporto pubblico garantisce quindi il raggiungimento delle principali arterie di traffico e commercio, ma spesso è necessario spostarsi a piedi per raggiungere alcune zone più interne, come ad esempio via Tortona e via Savona, oppure via Argelati.

Il collegamento pedonale dalla zona di via Tortona alla zona dei Navigli, per tutta la lunghezza dello scalo, è garantito da un solo ponte, situato all'altezza di piazza Genova, non esiste invece, in questo tratto, un collegamento carrabile. “La ferrovia, che ha prodotto inizialmente lo sviluppo urbano dell'area,

è diventata successivamente una barriera tra l'area e la città” 17. La barriera costituita dalla ferrovia è un impedimento importante soprattutto per quanto riguarda la circolazione pedonale. Se infatti percorrere pochi chilometri in auto per giungere dal piazzale Genova al cavalcavia di viale Troya, primo collegamento carrabile da est a ovest della ferrovia, è relativamente veloce, lo stesso tratto di strada risulta invece troppo lungo per i cittadini che si spostano a piedi. L'unico attraversamento pedonale presente all'interno della zona è il ponte di ferro in piazza Genova. Il ponte ottocentesco, dotato di sole scale, non è mai stato integrato con altri punti di attraversamento e costituisce un impedimento per diverse categorie di persone. Innanzitutto i disabili, per i quali non è possibile in nessun modo passare da est a ovest della ferrovia, e viceversa. Chi vorrebbe muoversi in bicicletta è costretto scendere dal mezzo e a trasportarlo a braccia per superare la barriera. Il passaggio di carrozzine, passeggini e trolley, o il trasporto di colli pesanti, è notevolmente impedito dalla presenza delle scale, strette e ripide. La dimensione del ponte non è poi sufficiente a garantire lo scorrimento del traffico pedonale in momenti dell'anno particolari come la Settimana del Design, quando migliaia di persone si riversano in via Tortona e via Savona. Si può dire dunque che la presenza della ferrovia e la mancanza di collegamenti pedonali adeguati tra i quartieri rendono a volte indispensabile l'utilizzo di autovetture. La zona però è particolarmente soggetta al congestionamento del traffico nelle arterie stradali principali. Il quartiere, presentando spesso vie molto strette, è costellato di sensi unici di circolazione che rendono più difficile l'orientamento. Se si considera l'importanza commerciale del quartiere che vede di giorno l'afflusso di migliaia di persone in quanto distretto del design, e di sera il consistente afflusso di giovani in quanto












## VIABILITÀ DELLA ZONA

70

## LEGENDA

-  mezzi pubblici di superficie
-  metropolitana linea 2
-  stazioni ferroviarie
-  passante ferroviario S9
-  sensi unici automobilistici
-  circonvallazione
-  flussi pedonali preferenziali



2



5



3



3



3



4

luogo di divertimento, si può dire che la presenza di parcheggi sia veramente esigua, soprattutto per far fronte anche alle necessità dei residenti.

<sup>17</sup> Di Leo, Giovanni, *Conoscere Milano, I luoghi della trasformazione, Via Savona, Via Tortona e dintorni, Comune di Milano, Milano 2002, p. 15.*

## IMAGES

Fig. 21 Immagine grande con legenda

Fig. 22 Piazza Genova.

Fig. 23 Ponte pedonale di Piazza Genova.

Fig. 24 Ponte pedonale di Piazza Genova durante la Settimana del Design 2003.

### 3.3 I mercati di quartiere

Nel quartiere hanno luogo regolarmente tre importanti mercati ambulanti: la Fiera di Sinigaglia, mercatino settimanale delle pulci dal passato glorioso ma oggi in sensibile calo di affluenza a causa dei successivi e penalizzanti spostamenti di sede degli anni recenti (vedi paragrafo seguente), il mercato di Viale Papiniano, e il Mercatone dell'Antiquariato. Il mercato di Papiniano si svolge con cadenza bisettimanale nell'omonimo viale, ospitando banchi differenti nei due giorni della settimana (martedì e sabato). È uno dei più vasti mercati della città, al punto che, nelle giornate di sabato, spesso capita che il traffico nella zona circostante rimanga paralizzato. Essenzialmente mercato di tutti i generi, oggi è noto soprattutto per i banchi di abbigliamento e di scarpe, nonché purtroppo per il mercato dei venditori abusivi che vi si affianca il sabato mattina, rendendo spesso

necessario l'intervento delle Forze dell'Ordine a sequestrare la merce contraffatta, con conseguente disturbo del pacifico svolgimento del mercato. Il Mercatone dell'Antiquariato è invece un grande mercato specializzato che si svolge dal 1982 l'ultima domenica di ogni mese lungo tutto il primo tratto del Naviglio Grande, da viale Gorizia al ponte di via Valenza, su un percorso di quasi due chilometri.<sup>1</sup> L'unicità di questa mostra è data proprio dalla sua localizzazione, attirando mensilmente circa 300 espositori e assumendo di conseguenza notevole rilievo tra le manifestazioni del settore. Indubbiamente rilevante è anche il fatto che, durante lo svolgimento della manifestazione, tutti i negozi lungo il Naviglio restino aperti, così come tutti i locali di ristoro. È proprio questo suo carattere di mercato specializzato che garantisce una maggiore selettività nella scelta degli espositori, e parallelamente lo rende in misura molto inferiore meta di abusivi e di venditori di merce contraffatta. Se tuttavia la localizzazione è punto di forza della manifestazione, la distribuzione lungo un percorso tanto esteso e lineare, che si estende persino ad un tratto dell'Alzaia, comporta indubbiamente intralcio per la viabilità su strada, nonché affaticamento per i pedoni.

<sup>1</sup> Sito ufficiale dell'Associazione Naviglio Grande





4



6



14



4



14

### 3.3.1 Sinigaglia oggi

“L'ultimo trasferimento nell'Agosto del 2005 all'area di parcheggio FS dello scalo di Porta Genova, che segue l'approvazione del progetto per la costruzione di un parcheggio sotterraneo nella Darsena, la allontana notevolmente dal suo "territorio naturale". Inizialmente inteso come un trasferimento temporaneo della durata di tre anni (tempo previsto per il ridisegno della Darsena, prevedendo i nuovi banchi disposti lungo entrambe le sponde e collegati da una passerella) si è poi infatti con gli anni rivelato una soluzione definitiva”<sup>1</sup>.

Il mercato di Sinigaglia si trova oggi ad affrontare un periodo molto difficile, rischiando seriamente di morire. “Tra le cause principali di questo decadimento, giocano un ruolo fondamentale quelle derivate dalle necessarie scelte commerciali dettate dai tempi. È cambiata infatti la generazione di compratori, clienti, visitatori, ed inevitabilmente anche le esigenze e i bisogni degli stessi, ma soprattutto è cambiata l'offerta concorrenziale di mercati simili che si susseguono tutte le settimane in diversi luoghi della città (tra tutti il vicino mercato del sabato di Viale Papiniano). È questa una realtà che qualche anno fa non esisteva, e di conseguenza non influiva sull'economia del mercato. Sostanzialmente, l'attuale disagio è creato dalla mancanza evidente di gestione e promozione dell'intero mercato”<sup>2</sup>.

Dopo l'ultimo trasferimento inoltre, sono notevolmente incrementate le lamentele degli stessi ambulanti:

“Il mercato è poco visibile, posizionato in una zona angusta, gli affari non sono più quelli di prima, la clientela nemmeno. E' difficile trovarlo; il mercato è infatti circondato da un muro alto e continuo, che toglie la visibilità. Come se non bastasse, non esiste acqua e i servizi igienici sono sporchi e maleodoranti. Manca anche la luce, e un posto dove andare a prendersi un panino o un caffè. Per questi motivi, gli espositori sono tutti infuriati, denunciando guadagni irrisori ai limiti della sopravvivenza”<sup>3</sup>.

A difendere la posizione dei commercianti, è nato spontaneamente da un gruppo di operatori il Comitato Fiera di Sinigaglia, ora referente ufficiale nelle trattative col Comune di Milano per un ricollocamento adeguato della Fiera e per la sua salvaguardia.

Proprio da questo Comitato è giunta nel 2009 la richiesta di spostare la Fiera di Sinigaglia nel parcheggio dell'area Pagano, con l'aspirazione di incrementare i propri introiti, essendo quest'ultima una zona più moderna e commerciale<sup>4</sup>.

Lo scontro scaturito da questa richiesta si svolge su questioni che inducono ad alcune riflessioni: in primo luogo, è proprio il quartiere Ticinese ad aver contribuito alla connotazione specifica di questo mercato, e il fatto di volerlo inserire in un contesto come l'area Pagano, più moderna, indurrebbe



a snaturare del tutto la sua peculiarità. Va poi considerato che la sede attuale del mercato si trova in un'area circoscritta e potenzialmente facilmente gestibile: la stazione di Porta Genova e' facilmente raggiungibile con la Metropolitana e da numerosi mezzi di trasporto di superficie, ed e' in prossimità della caratteristica zona Navigli.

Inoltre in un futuro oramai prossimo, verrà messo in atto il piano di dismissione dello scalo, e la stazione non sarà più interessata dall'attuale movimento di pendolarismo, rendendo necessaria una riqualificazione e permettendo una gestione più ordinata delle attività commerciali degli ambulanti.

1 Sito ufficiale [www.fieradisinigaglia.it](http://www.fieradisinigaglia.it)

2 Ibidem

3 Cfr. Gulizia, Silvio, Fiera di Sinigaglia, "Andiamo a Pagano", Corriere Milano, 25 novembre 2009, p.23

4 Ibidem

## 3.4 PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO

### 3.4.1 Linee guida

Con Delibera Consigliare del 14 luglio 2010 è stato adottato il nuovo Piano di Governo del Territorio della Città di Milano che, a seguito dell'approvazione avvenuta il 14 febbraio 2011, sostituirà dopo trent'anni il Piano Regolatore Generale del 1980.

Il PGT si compone di tre atti: il Documento di Piano che esprime le strategie e gli obiettivi generali di politica urbanistica dell'Amministrazione e indirizza lo sviluppo delle grandi aree strategiche, il Piano delle Regole che disciplina le trasformazioni del tessuto consolidato della città, mentre il Piano dei Servizi programma i servizi e le infrastrutture necessari ad attrezzare la città pubblica.

Obiettivo principale del Piano è la limitazione del consumo di suolo, rivolgendo a tal proposito la propria attenzione a quei brani di città privi, o quasi, di qualità urbana.

La strategia proposta è quella della "densificazione", per "attivare i differenti percorsi di riqualificazione e trasformazione coordinati su tutte le parti di città, dall'implementazione e rivalorizzazione di brani di città fatiscenti, alla riqualificazione di aree sottoutilizzate (aree ferroviarie, zone militari, aree industriali dismesse, etc.), a trasformazioni incrementali connesse a processi di sostituzione edilizia, a piccole espansioni legate ad obiettivi di riordino (margini di città)". I vuoti urbani infatti, soprattutto negli anni recenti di sviluppo dell'area milanese, sono stati considerati per lo più ritagli o rimanenze da conquistare tra i pieni, e non come un "materiale" capace di generare la necessaria qualità dello spazio urbano, facendo così emergere quella che nel Piano viene definita una "Milano incompiuta", incapace di esprimere un progetto pubblico riconoscibile.

Densificare significa pertanto valorizzare le aree “porose” della città costruita, promuovendo la crescita della città nella città, vale a dire “non consumando green-field ma edificando sul brown-field”. È questo dunque un Piano che poggia le sue ambizioni sulla sostenibilità e qualità dei “vuoti urbani” come prospettiva di certezza e garanzia futura per i suoi cittadini, e muovendosi all’interno di essi con il preciso intento di “ridefinire una nuova visione possibile di città a partire da parchi, aree agricole, strade, piazze, marciapiedi, slarghi, giardini, ecc.”

### 3.4.2 Strategie di trasformazione per l’area di Porta Genova

Sono presenti, nel Documento di Piano, le linee guida per il lavoro su quella parte di città che più da vicino si confronta con questo progetto di Tesi, caratterizzata dal sistema infrastrutturale storico dei Navigli e da alcune aree FS in prossima dismissione, tra le quali certamente Porta Genova.

A partire dalla trasformazione proprio di queste aree, la possibilità è quindi quella di sviluppare un sistema verde che, da elemento separatore, diventi elemento di unione e connessione.

La Greenway vuole essere così la nuova struttura di supporto per lo spazio pubblico del margine a sud di Milano. L’obiettivo principale della proposta risulta

essere “la continuità ambientale lungo tutto il tratto da San Cristoforo fino a Rogoredo, passando per Porta Romana, collegando tutti i parchi che si attestano lungo questo asse est-ovest”.

L’ambito di Trasformazione Urbana “Porta Genova” diventerà nello specifico caratterizzato dalla realizzazione di “un più ampio sistema di spazi aperti, tale da consentire la creazione di una rete di spazi pubblici in stretta relazione. Il sistema moda-design fungerà qui da motore propulsivo per l’insediamento di nuove funzioni legate al mondo della creatività, della produzione e dell’esposizione”.

Fra gli obiettivi principali, vi sono quelli di “prevalente destinazione a spazi pubblici e a verde per una superficie non inferiore al 30% della superficie complessiva di riqualificazione, di realizzazione di un sistema di spazi aperti a terminale del parco lineare sul Naviglio messi in relazione con gli spazi pubblici dell’intorno (Darsena, Parco Solari, Parco Argelati), e di rispetto delle caratteristiche paesaggistiche e storiche”. È dunque auspicabile che alle strategie generali individuate dal Piano, corrisponda un controllo degli indici di edificabilità ed una maggiore disciplina delle attività edilizie, in grado di garantire la destinazione a spazi pubblici aperti di ampie superfici, come proposto in questo progetto di Tesi.

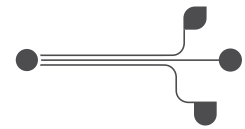
Fonte: Comune di Milano, Assessorato allo Sviluppo del Territorio, PGT, Documento di Piano, Relazione generale e Norme di attuazione, Testo emendato a seguito della delibera di adozione n. 25 Seduta consiliare del 13/07/2010 terminata il 14/07/2010





# Appendice 1:

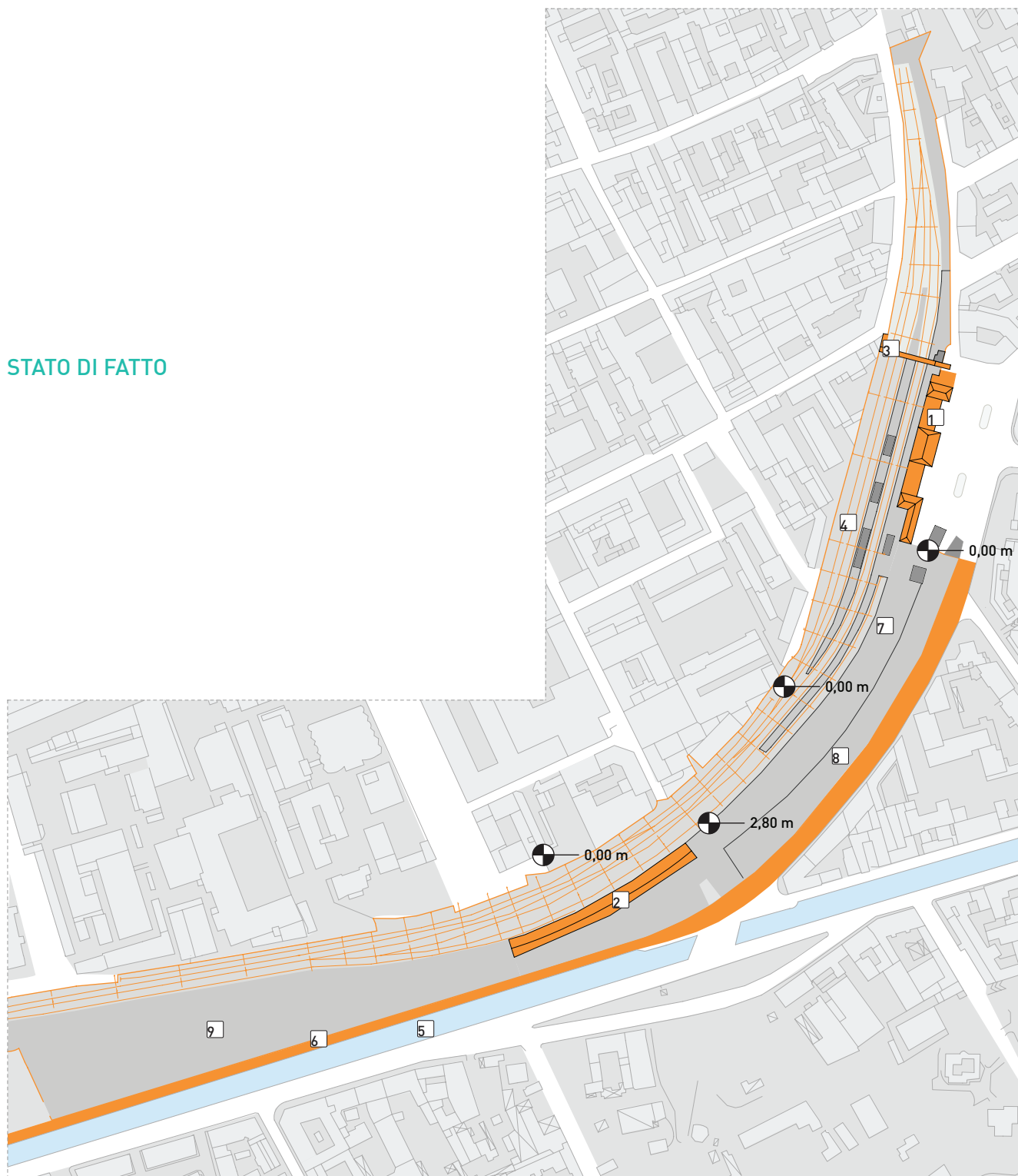
## PROBLEMATICHE E POTENZIALITA'



Lo scalo ferroviario di Porta Genova si presenta come un inserto incurvato nella città. La sua presenza è enfatizzata dal fatto di essere un “vuoto urbano”, una superficie continua e fondamentale bidimensionale, un tappeto sovrapposto al tessuto cittadino. Le due linee che individuano lo spazio si mantengono parallele per un breve tratto, per poi convergere dolcemente alle due estremità, disegnando così una “pancia” nella fase centrale del territorio. A nord, la chiusura dello spazio è effettiva, essendo lo scalo di Porta Genova una stazione capolinea, mentre a sud il limite è segnato da un marcato imbuto in corrispondenza del punto in cui attualmente i binari si riducono da sei a due, proseguendo poi verso San Cristoforo. I binari sottolineano attualmente la continuità longitudinale dello spazio, e nondimeno fa la linea per la trazione elettrica dei treni, che corre su un piano orizzontale ad essi parallelo. Se da un lato però questo piano esprime l'immagine di uno spazio lineare e continuo, complesso nelle sue possibilità di utilizzo data l'evidente sproporzione fra larghezza e lunghezza, dall'altro la scansione dei pali ne frammenta la presenza. Gli elementi verticali infatti, ravvicinati in curva e più distanziati lungo i tratti rettilinei, scompongono lo spazio trasversalmente secondo una maglia geometrica tridimensionale, che suggerisce un utilizzo “a scomparti” dell'area. Per quanto riguarda i confini di questo territorio, essi sono costruiti attualmente in modo da enfatizzarne il carattere di “altro rispetto al tessuto urbano”: lungo Via Valenza e lungo l'Alzaia del Naviglio Grande, ossia le due vie che determinano il disegno del confine dello scalo verso il quartiere dei Navigli, il limite è segnato da un muro ininterrotto; a ciò si aggiunge un dislivello che, in Via Valenza, “abbassa” il piano della stazione stabilendo un ulteriore motivo di discontinuità. Se tuttavia la presenza del muro determina una barriera in grado di “negare ciò che sta al di là”, la presenza del solo dislivello funzionerebbe in modo da non isolare le due realtà, pur riducendo le potenziali interferenze della città, ed inoltre suggerirebbe un utilizzo dello spazio rivolto verso il suo interno.

Lungo l'Alzaia del Naviglio Grande, il dislivello si annulla dolcemente. A marcare il confine tra scalo e città interviene in questo caso proprio il Naviglio Grande che, una volta eliminata la prevaricante presenza del muro, suggerirebbe un affaccio dello spazio stavolta verso l'esterno, ossia verso la città, permettendo alle due parti un contatto visivo ma non una caotica fusione, e suggerendo ulteriormente un senso di percorrenza longitudinale dello spazio. Per quanto riguarda il confine dell'area verso il quartiere di Via Tortona, la presenza del muro continuo si rivela qui necessaria per marcare il confine tra lo spazio pubblico e le realtà private che vi si affacciano, senza peraltro la mediazione della strada. La presenza dello scalo come barriera diventa palese, su questo lato, osservando come le strade cittadine si interrompano talvolta brutalmente una volta toccato il confine; emblematico è il caso di via Bergognone. Dalla planimetria dell'area si legge tuttavia come l'ipotesi di una continuità fra i due brani di città sia effettivamente possibile data la potenziale corrispondenza tra le strade ai lati opposti dello scalo. La questione della viabilità non costituisce peraltro una problematica esclusivamente automobilistica, bensì anche pedonale. Nella prospettiva di dismissione dei binari, l'area si rivelerebbe infatti un'importante area di decongestione pedonale, soprattutto in occasione di eventi rilevanti per il quartiere quali indubbiamente la Settimana del Design, quando risulta particolarmente evidente l'insufficienza dell'unico punto di attraversamento pedonale costituito dal ponte metallico sopraelevato. In questo quadro, l'edificio della stazione rimane un “luogo all'interno del luogo”, e parallelamente nodo di convergenza del trasporto pubblico cittadino, conservando la propria immagine di porta d'accesso ad uno spazio pubblico che vuole trasformarsi da “barriera” a “cerniera”.

## STATO DI FATTO

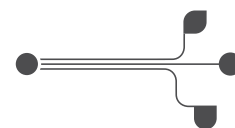


## LEGENDA

- ① Edificio stazione
- ② Ex edificio magazzini
- ③ Ponte pedonale
- ④ Line di trazione elettrica
- ⑤ Naviglio Grande
- ⑥ Alzaia del Naviglio Grande
- ⑦ Parcheggio dipendenti FS

# Appendice 2:

## RICERCA ARTISTICA



78

*Imm. 4, 5.* In queste opere di Donald Judd, uno stesso parallelepipedo di acciaio e alluminio anodizzato viene ripetuto e appeso ad una parete, da pavimento a soffitto. Gli intervalli tra gli elementi sono dunque a loro volta parallelepipedo “vuoti” delle stesse dimensioni. Una ricerca analoga viene riportata all’aperto, a Marfa, Texas: cinque parallelepipedo di cemento sono posati uno accanto all’altro e sono parte di una striscia di mezzo miglio. [...] In termini percettivi, il movimento prodotto dall’iterazione di uno stesso elemento che pure vediamo diverso per effetto prospettico del punto di vista, potrebbe essere definito come l’equivalente immobile del movimento stroboscopico.



4



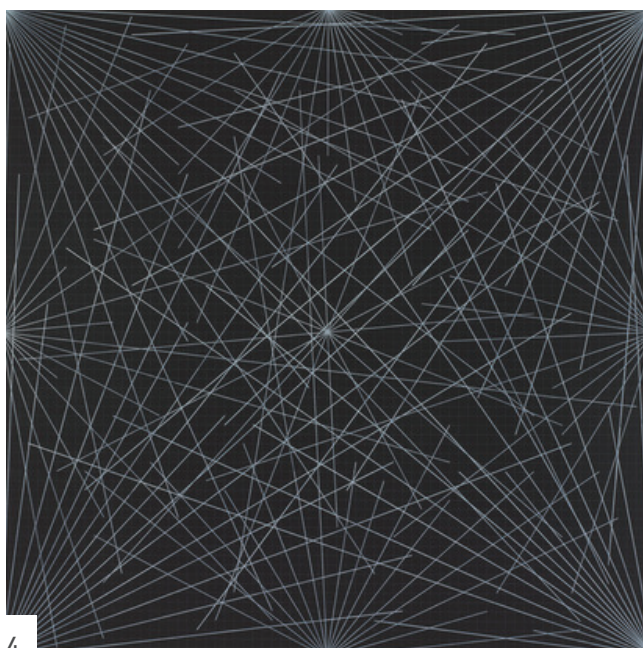
4





4

*Imm. 4, 5.* Sol LeWitt si affida solo a linee che attraversano la superficie e ne determinano l'ambiente: "More phantom than substance, these boundless, gossamer traceries appear like mirage on walls and ceilings, and seem to be simultaneously nowhere and everywhere".



4



4

80

*Imm. 4, 5.* Walter De Maria con Mile Long Chalk Drawing fornisce la possibilità di misurare una distanza convenzionale percorrendola a piedi e stabilisce nel luogo un'unità di misura con cui poter virtualmente valutare le posizioni reciproche delle emergenze o possibili punti di riferimento visivo: è cioè un segno insediativo. [...] Ancora: pone la nozione di indefinito nei termini del rapporto tra una grandezza finita, la sezione, e una grandezza tendenzialmente infinita, la lunghezza. (da qui il passaggio alle rotaie ferroviarie)



4

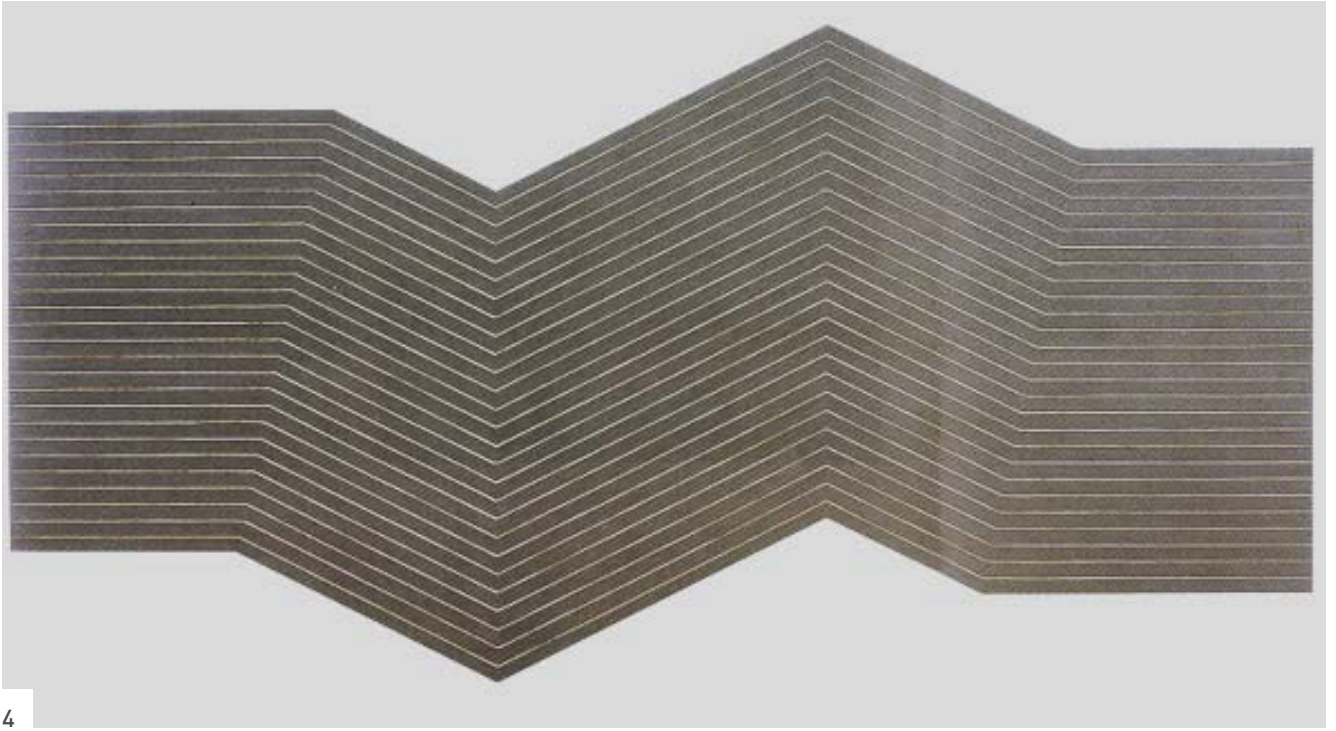
*Imm. 4, 5.* M. Heizer in Dissipate: un'azione, una manciata di fiammiferi lasciata cadere su un piano stabilisce un disegno di progetto in scala. La realizzazione trasforma i fiammiferi in meteoriti che tracciano dei solchi sul suolo. Il terreno, quasi una tela di Fontana, si modifica in negativo, per sottrazione di porzioni di se stesso, e così si generano tensioni secondo le direzioni "casuali" che pure stabiliscono una geometria insediativa al luogo.





4

*Imm. 4, 5.* Carl Andre ha lavorato a lungo sull'orizzontalità: “Andre cercò di realizzare sculture che occupassero lo spazio senza riempirlo: di qui il suo ricorso al livello del pavimento nel tentativo di realizzare un “ingresso privo di architettura”. La diversità del materiale pavimento sul materiale base si può ritenere il gesto più delicato per esprimere la presenza in un luogo.

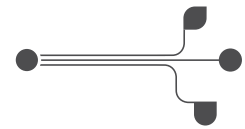


4

**Imm. 4, 5.** Frank Stella si serve della fluidità e dell'infinito delle linee, le svolge in modo “non relazionale” e le applica al “contesto”, cioè alla forma della tela, a sua volta deliberata in formati inusuali. Strisce di colore e linee di intersezione viaggiano in modo coassiale assieme alle evoluzioni della tela, che possono esplorare varie direzioni, ma che giacciono sulla obiettività e non referenzialità del piano: “ciò che vedi è ciò che vedi”.

# Appendice 3:

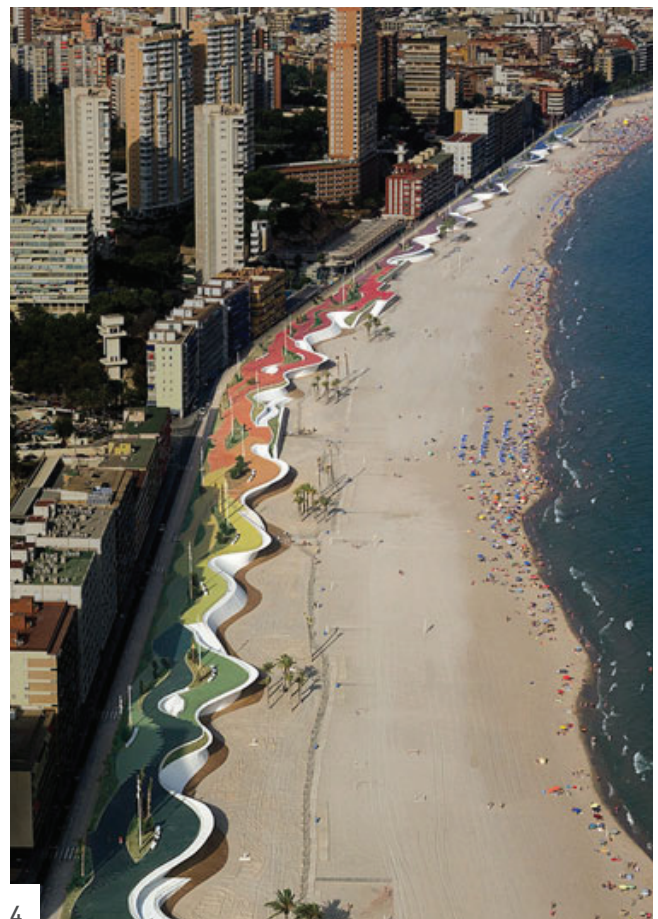
## CASI STUDIO



### PARCO LINEARE

*Imm. 1,2.* Antoni Gaudì, Parc Guell, Barcellona, Spagna, 1900-1914

*Imm. 3,4.* Carlos Ferrater e Xavier Martì, West Beach Promenade, Benidorm, Spagna, 2003







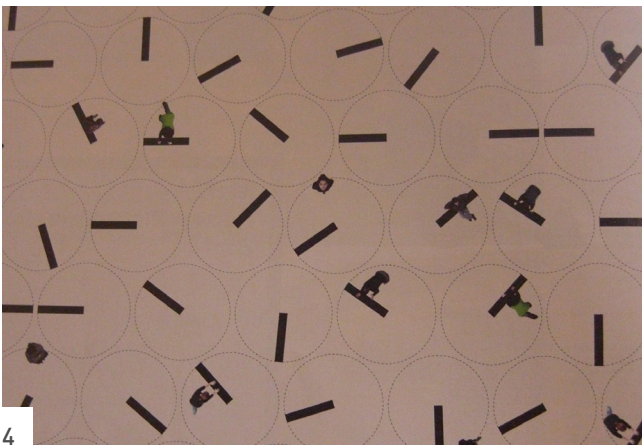
1



2



3



4

### PIAZZA LINEARE

*Imm. 1.* Jean Nouvel, Kilometro Rosso, Bergamo, Italia, 2007

*Imm. 2,3.* West 8, Rio, Madrid, Spagna, 2006

*Imm. 4,5.* MaO, Piazza Risorgimento, Bari

*Imm. 6,7.* West 8, Chassèterrein, Breda, The Netherlands, 1994-2005



5



7



6



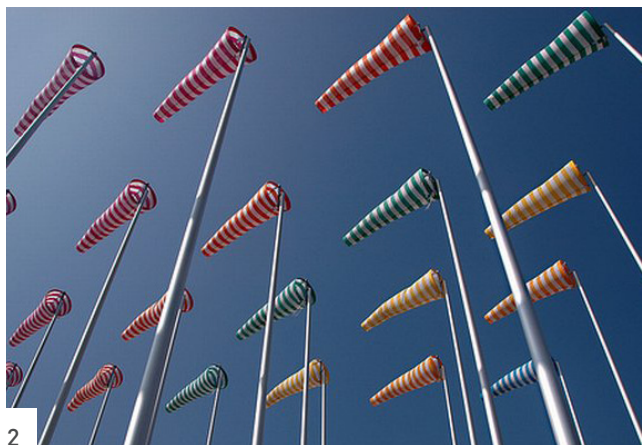
## INTERVENTO SULLA LINEA DI TRAZIONE ELETTRICA DEI TRENI

*Imm. 1,2.* Daniel Buren, Beach Art, Den Haan, Belgio

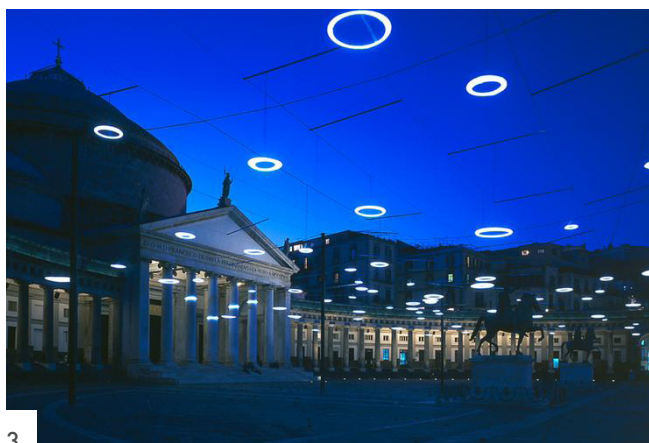
*Imm. 3,4.* Rebecca Horn, Spiriti di madreperla, Napoli, Italia, 2002



1



2



3



4

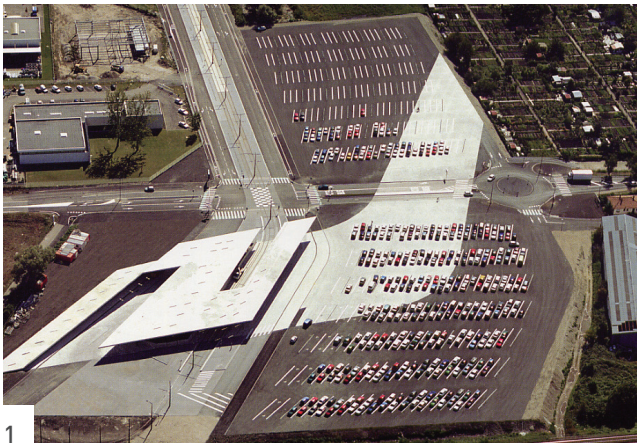
## GIARDINI CIRCOLARI

*Imm. 1,2.* Herzog & De Meuron, Plaza de Espana, Santa Cruz de Tenerife, Isole Canarie, Spagna

*Imm. 3,4.* Diller & Scofidio + Renfro, High Line, New York City, 2008



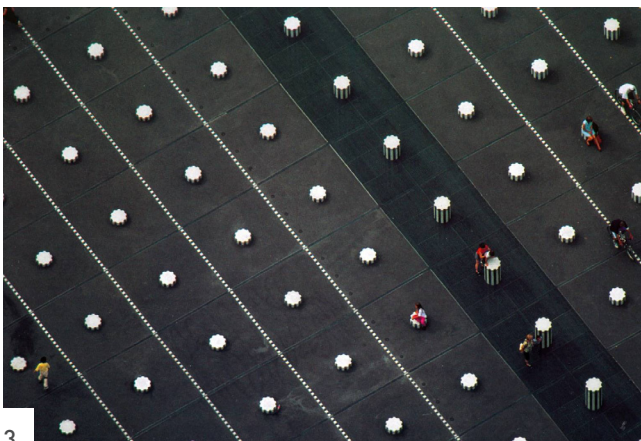




## PARCHEGGIO

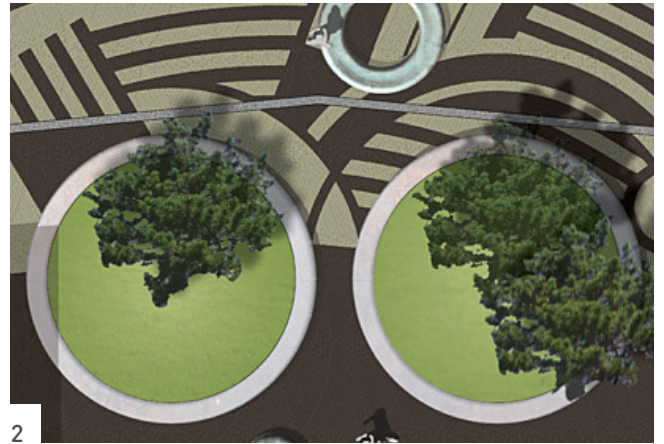
*Imm.1,2.* Zaha Hadid, Terminal Hoenheim Nord, Strasburgo, Francia

*Imm.3,4.* Daniel Buren, Les Deux Plateaux, Palais Royal, Parigi, Francia, 1985

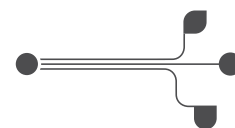


## ATTRAVERSAMENTI

*Imm. 1,2.* West 8, Luxury Village, Mosca, Russia, 2004



# il progetto



## 4. METODO

### 4.1 LINEE GUIDA DI PROGETTO

Denise Scott Brown nella prefazione di Spazi pubblici contemporanei propone un conciso riassunto delle definizioni degli scopi dell'architettura nella seconda metà del Novecento: "Louis I. Kahn definiva l'architettura come "la ponderata costruzione di spazio". [...] Nella sua formulazione Kahn dava per scontato che lo scopo principale dell'architettura fosse la creazione di spazio. Tuttavia, alla fine degli anni Quaranta, mi avevano insegnato che l'architettura aveva a che fare con massa e volume. Lo spazio è arrivato negli anni Cinquanta".<sup>1</sup> L'ipotesi che l'architettura potesse esistere senza volume, ha assunto importanza in occasione degli studi di Robert Venturi su Las Vegas degli anni Sessanta. Nello studio riportato nel suo Learning from Las Vegas viene così analizzato il modo in cui l'urbanistica "a zero cubatura" delle insegne dovesse essere documentata, per sopperire all'incapacità degli altri strumenti dell'architettura di testimoniare la loro reale importanza urbana. Un tale tessuto, assieme ai sistemi di circolazione, di accessibilità e di densità si può infatti rivelare più importante per il disegno della città di quanto non lo sia l'arredo urbano.<sup>2</sup> Learning from Las Vegas insomma indicava i nuovi modi di lettura e d'uso della città contemporanea, preconizzando una realtà in cui segni e figure avrebbero pesato più dei volumi.

Partendo da tali presupposti, questo progetto di Tesi si vuole collocare in un territorio intermedio fra architettura e design, per certi versi vicino alla dimensione dell'allestimento.

L'atteggiamento è quello di un "gioco" con gli elementi dello spazio di progetto, con il loro colore e con i rapporti di profondità, un lavoro che porti il cittadino a confrontarsi con un territorio, quello di uno scalo ferroviario dismesso, non costruito secondo le proporzioni del corpo umano, suggerendovi nuove letture e nuove modalità di utilizzo come piazza cittadina.

L'analisi dello spazio si è così costituita essenzialmente scomponendo quest'ultimo secondo due superfici orizzontali parallele: quella piena, dura e materica descritta dalla pavimentazione, e quella continua ma "bucata" individuata dalla linea di trazione elettrica dei treni, riletta come Landmark.

L'elemento Superficie infatti, è in grado di proporsi come qualcosa di fortemente architettonico, essendo talvolta sostitutiva del volume stesso. È il caso della passeggiata a Copacabana di Burle Marx che, in maniera meno invasiva di un edificato continuo, realizza un Landmark orizzontale caratterizzante la città. Disegnando venti chilometri di lungomare, egli ha saputo infatti dare forma ad





1



2



3

luogo particolare, progettando la transizione che collega la città all'oceano. Qui i disegni tracciati sul suolo accompagnano il paesaggio e segnalano lo scorrere di pattini, biciclette, e skate-board; ciò che Burle Marx ha saputo introdurre è dunque il riscatto del marciapiede dalla piatta bidimensionalità: il suolo guadagna la quarta dimensione, quella del tempo, scandita in momenti fatti di pause, accelerazioni, distensioni, senza nemmeno un metro cubo o arredo pubblico.<sup>3</sup>

Emerge da qui come la superficie rivesta un ruolo di estrema importanza nell'ospitare le attività umane, all'interno di una stanza, in qualità di sede stradale, oppure proprio come piazza. Negli spazi aperti, in particolare, si offre come mezzo di comunicazione del genius di un luogo, delle sue caratteristiche storiche e climatiche, nonché come contributo alla creazione di un ambiente confortevole e possibilmente seducente.

Per arrivare ad un progetto complessivo si è tuttavia ritenuto necessario trascendere la bidimensionalità e focalizzarsi sulla complessità dello spazio tridimensionale.

Quello effettuato sulla linea per la trazione elettrica dei treni si pone come un intervento per certi aspetti vicino al ready-made, con la volontà di generare un oggetto in grado di dare identità e sicurezza alle persone che quotidianamente attraversano la piazza, e diventando così più importante per il suo significato che per la sua destinazione meramente funzionale.

L'immagine comunicata dal progetto è infine quella di un "gioco" a scala urbana, che interpreta lo spazio pubblico come luogo di svago.

1 Aymonino, Aldo, Mosco, Valerio, Spazi pubblici contemporanei. Architettura a volume zero, Skira, Milano 2008, p. 9

2 Aymonino, Aldo, Mosco, Valerio, Op. cit., p. 9

3 Aymonino, Aldo, Mosco, Valerio, Op. cit., p. 60

## IMAGES

Imm. 1. Copacabana

Imm. 2. Las Vegas

Imm. 3. Las Arboletas

### 4.2 Disegno complessivo e nuove destinazioni d'uso

La morfologia di questo territorio, e la scelta di non alterarne la leggibilità, ha suggerito il disegno di questo spazio come la rappresentazione di un "serpente" continuo, in cui le diverse funzioni e la loro conseguente caratterizzazione spaziale contribuissero ad individuarne il corpo, la testa e la coda.

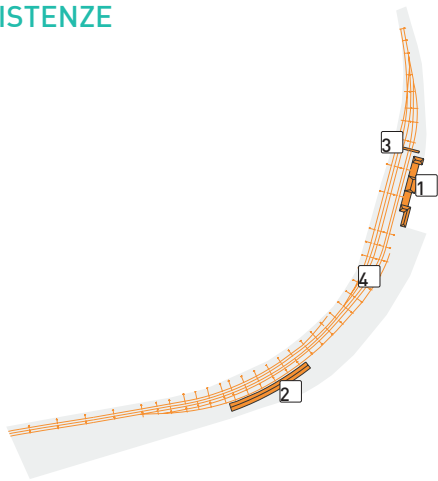
Il "corpo del serpente" è fulcro dello spazio. Lo compongono la Piazza del mercato e l'antistante Parco lineare.

La prima si presenta come uno spazio di vuoto, completamente orizzontale, la cui direzionalità è enfatizzata dalla sua collocazione al di sotto dell'esistente linea per la trazione elettrica dei treni. La maglia tridimensionale che questa disegna nello spazio, costituisce la regola per la collocazione dei blocchi delle piazzole. Il disegno a terra diventa dunque uno schema di 180 forme circolari colorate, ad indicare le singole postazioni per il mercato, assieme alle superfici di circolazione dei furgoni ed ai percorsi pedonali tra i blocchi di bancarelle.

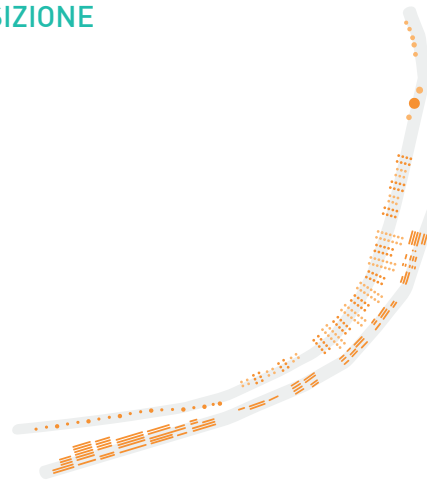
Il paesaggio complessivo si compone anche grazie alla presenza, in corrispondenza di ogni piazzola, di un elemento per la seduta fissato a terra ad un'estremità soltanto, e dunque in grado di compiere una certa rotazione. Tali elementi costituiscono gli indicatori delle diverse postazioni, assumendo così una precisa funzionalità nei momenti di mercato, e mantenendone al contempo una presenza figurata anche in situazioni di piazza libera.

La linea elettrificata, oltre ad essere vincolo per la composizione dello spazio sottostante, viene

## PRE ESISTENZE



## DISPOSIZIONE



reinterpretata, sospendendovi una maglia di elementi fotovoltaici e ritinteggiandola di colore verde. Tale intervento conferma così il ruolo della struttura quale fonte di “alimentazione” di questo spazio, mentre spazialmente ne enfatizza la presenza come “tetto orizzontale”.

Lo spazio della Piazza si confronta con il tratto di Parco lineare che corre ad essa parallelo.

I due ambienti si affacciano l'uno verso l'altro, grazie soprattutto al contributo del dislivello che separa il piano della Stazione da Via Valenza e dunque dalla città. Il Parco lineare infatti, si presenta qui come uno spazio costruito mediante due terrazzamenti, le cui altezze si accordano con la pendenza della strada adiacente. In questo modo, pur rivolgendosi chiaramente verso l'interno dell'area, il parco ne offre una protezione dal caos dei giorni di mercato, auspicando che l'area possa ospitare non soltanto la Fiera di Sinigaglia, bensì possa estendere la propria capacità di accoglienza anche ad altri mercati di zona. L'affaccio del Parco viene invece ribaltato nel momento in cui è interrotto il dialogo con la Piazza del mercato, e contemporaneamente il dislivello si annulla in favore della presenza del Naviglio Grande.

In generale, si può affermare che il rapporto tra città e piazza si delinea in termini di permeabilità visiva, grazie anche all'abbattimento dell'attuale muro di confine, e non come completa fusione.

Il Parco lineare si costruisce a partire da due percorsi pedonali, i quali segnano ciascuno il profilo di uno dei due terrazzamenti. Questi diventano dunque le linee guida che, componendo un percorso spezzato, generano ambienti che di volta in volta si presentano come slarghi o restringimenti. All'interno di questi spazi si inseriscono dei contenimenti la cui forma è rapportata al disegno a terra del mercato, e che costituiscono le aiuole all'interno delle quali si colloca la vegetazione

floreale e arbustiva, nonché gli elementi di seduta del parco, oppure ancora, in corrispondenza della porzione terrazzata, individuano i punti di accesso diretto dalla città alla piazza.

L'Edificio della Stazione e quello di rimessaggio, mantenuti inalterati come “luoghi all'interno del luogo”, si trovano a marcare il confine tra il “corpo” del territorio e le sue estremità.

Percorrendo lo spazio verso Piazza Genova, i percorsi pedonali concludono il Parco lineare per fondersi con il tessuto cittadino. Essi contribuiscono così a disegnare l'insieme dei flussi pedonali della piazza, pur senza alterare la viabilità dei mezzi pubblici.

Oltrepassato l'edificio, la Piazza del mercato e il Parco lineare si fondono, disegnando l'estremità nord.

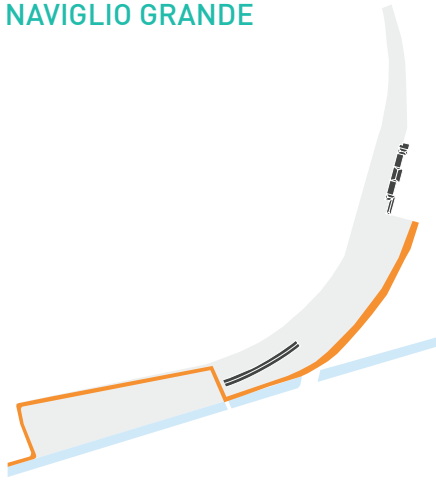
Questa si costruisce come successione di sette giardini circolari, delimitati dai due percorsi pedonali che vi corrono ai lati e che si snodano sotto al tetto del reticolo fotovoltaico.

Fulcro di questo territorio è una meridiana, spazio di sosta anch'esso di forma circolare e costruito utilizzando come gnomone uno dei pali del reticolo, a rafforzare così il legame tra i due piani orizzontali.

La chiusura, la “testa del serpente” si disegna come un restringimento sempre crescente, con i due percorsi pedonali che si uniscono per poi fondersi con il marciapiede cittadino.

Percorrendo il Parco lineare in direzione opposta, una volta superato l'ex Edificio di rimessaggio, attualmente sede di mostre di arte contemporanea, accade che la Piazza mercato termini, per lasciare posto ad un parcheggio cittadino per 340 auto, in luogo della superficie attualmente dedicatagli che nel progetto viene occupata dal Parco lineare. Il confine tra la Piazza del mercato e il parcheggio, è segnato in maniera marcata dall'apertura di un attraversamento pedonale

## ALZAIA NAVIGLIO GRANDE



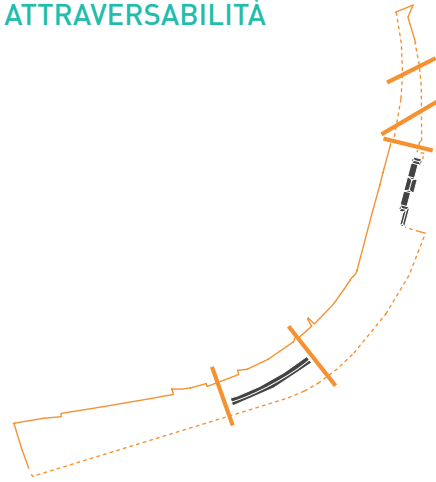
e viario in corrispondenza di Via Bergognone. L'area del parcheggio vede un'influenza della maglia tridimensionale della linea elettrificata in misura molto inferiore per quanto riguarda la costruzione dello spazio, poiché proprio in questa fascia si colloca attualmente il momento di restringimento della strada ferrata prima di proseguire verso San Cristoforo. Tuttavia la forte direzionalità del reticolo rimane una regola importante nella distribuzione del parcheggio. Anche qui, come nella Piazza del mercato, le piazzole di sosta non sono descritte da un perimetro, bensì da una superficie, che anche in questo caso disegna pertanto uno schema di forme a pavimento.

Il Parco lineare, che dall'Edificio in poi vede interrotto il proprio dialogo con il mercato, come pure il suo affaccio naturale verso l'interno dell'area favorito dal dislivello, trova invece un nuovo "sguardo" sul lato opposto, dove scorre il Naviglio Grande. La sede stradale dell'Alzaia del Naviglio, che nel progetto viene allontanata dalla sponda del canale, diventa inoltre linea perimetrale che abbraccia il parcheggio e disegna il confine sud del territorio di progetto.

Il disegno degli ambienti del Parco si compone qui nello stesso modo in cui ciò avviene lungo il tratto parallelo a Via Valenza; ma se in quel caso la linea direttrice è costituita dalla marcata curva che la strada descrive, stavolta la "sponda" dello spazio è individuata dal carattere rettilineo del Naviglio.

Gli attraversamenti pedonali si qualificano infine come luoghi strategici all'interno dello spazio continuo. La loro collocazione è stata individuata sulla base dell'osservazione dell'esistente, e in particolare sulla possibilità che alcuni nodi offrivano di stabilire un collegamento diretto tra i due lati dell'area. Il loro disegno è stato infine composto tracciando i possibili assi di costruzione che lo spazio stesso offriva di volta in volta, quali la maglia del reticolo, oppure i

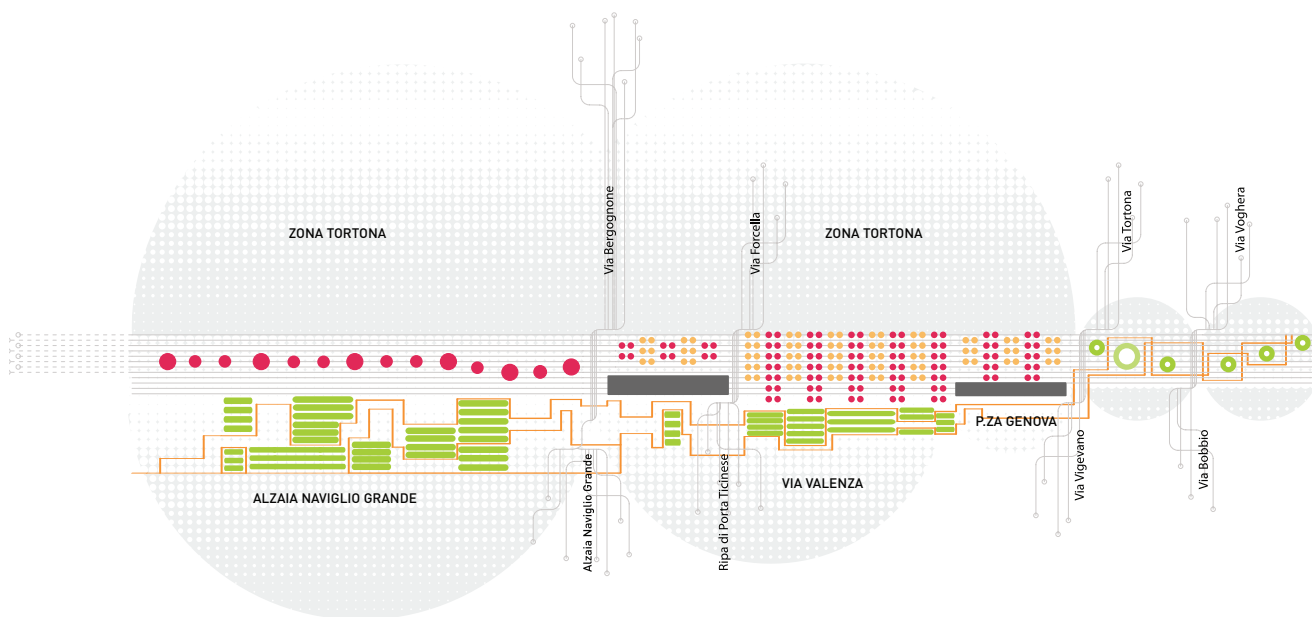
## NUOVA ATTRAVERSABILITÀ



prolungamenti delle strade cittadine e degli edifici, e successivamente caratterizzando le superfici tracciate come "lingue verdi" che tagliano lo spazio. È inoltre utile soffermarsi sul caso dell'apertura effettuata in corrispondenza di via Bergognone, che più di tutte le altre si offre a disegnare una nuova percorribilità, viaria oltre che pedonale, in aggiunta alla necessità di decongestionare l'eventuale traffico lento generato dagli accessi al parcheggio.

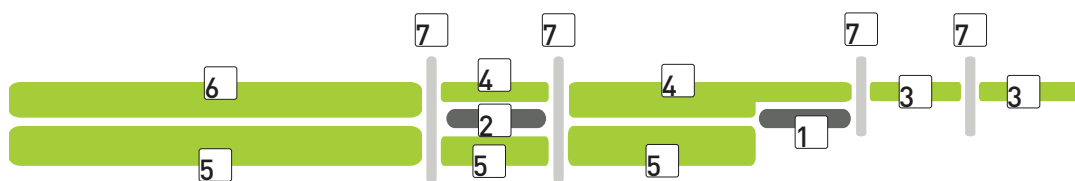


## DIAGRAMMA PROGETTUALE



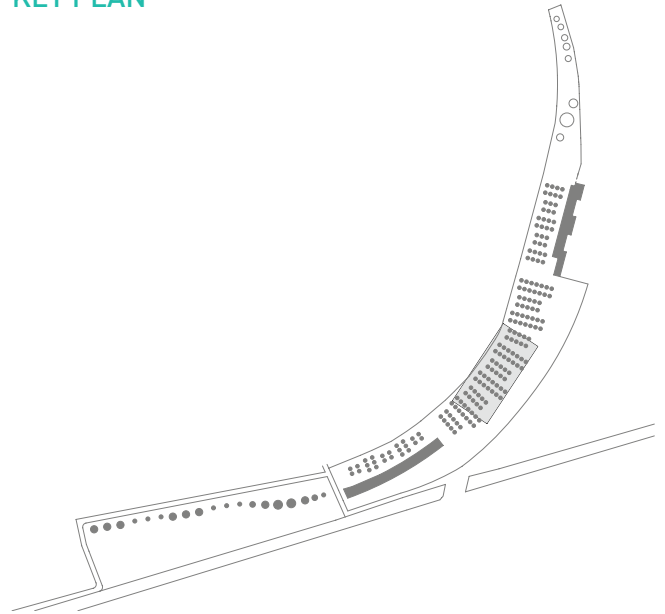
94

## FUNZIONI DELLO SPAZIO



## LEGENDA

- ① Edificio stazione
- ② Ex edificio magazzini
- ③ Ponte pedonale
- ④ Linea di trazione elettrica
- ⑤ Naviglio Grande
- ⑥ Alzaia del Naviglio Grande
- ⑦ Parcheggio dipendenti FS



## 5. LA PIAZZA MERCATO

### 5.1 IL RAPPORTO CON LA PRESISTENZA: LA LINEA DI TRAZIONE ELETTRICA FERROVIARIA

Lo scalo della Stazione Porta Genova è uno spazio dalla morfologia lineare e curva, le cui dimensioni sono state definite dalle possibilità di movimento del mezzo meccanico per cui lo spazio è stato costruito, il treno.

Uno dei principali obiettivi del progetto consiste proprio nell' "addomesticare" lo spazio della macchina e renderlo fruibile per l'uomo. Nel processo di rifunzionalizzazione pensato per questo spazio non viene allora tradita la sua morfologia originaria, infatti lo spazio viene occupato prediligendo una dimensione lineare. La permanenza di alcune preesistenze contribuisce a rendere riconoscibile la pregressa identità del luogo..

In particolare la nuova piazza, che definisce parte dello spazio dello scalo, giace sotto la vecchia linea di trazione elettrica dei treni, e ne eredita alcune caratteristiche. I cavi elettrici sono sospesi da terra tramite un sistema di pali e traversi, e corrono parallelamente ai binari per tutta la loro lunghezza. L'andamento della linea elettrica suggerisce un particolare disegno dettato dai cavi, che segnano la linearità dello spazio, e dai pali, che ne scandiscono il ritmo verticalmente. La distribuzione degli elementi che identificano la piazza si inserisce armoniosamente nel disegno, sottolineandone la costruzione attraverso la ripetizione seriale di elementi organizzati in blocchi, e distanziati della misura dettata dai pali preesistenti. Lo sviluppo in lunghezza della ripetizione seriale accompagna la linea di trazione elettrica identificando uno spazio lineare, unitario e ben organizzato.

Oltre a costituire una testimonianza indelebile dell'esistenza della ferrovia, la linea di trazione elettrica dei treni è l'elemento che sottolinea meglio

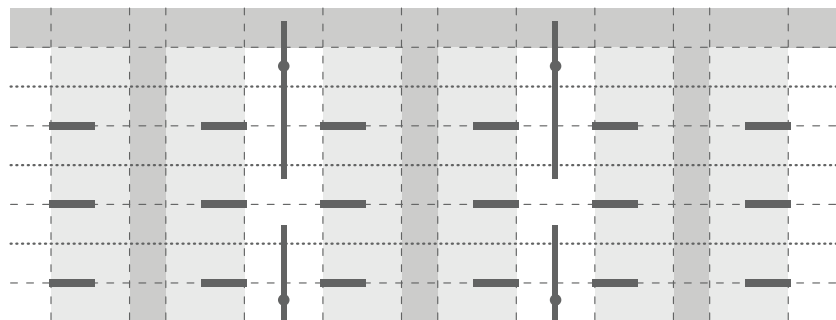
la morfologia del luogo in quanto, dipendendo dal movimento dei mezzi, ricalca esattamente la curvatura dello spazio.

Nel progetto è proprio l'intervento sul reticolo di cavi della linea elettrica l'elemento di forza che si fa portatore del concetto di "addomesticazione" dello spazio macchina. Cavi, travetti, grate d'ispezione, segnaletica e tutto ciò che fa parte del sistema della linea elettrica, compresi gli stessi pali di supporto, vengono dipinti di verde. Il gesto del colorare è portatore di numerosi significati. Innanzitutto il colore trasporta l'imponente impianto tecnologico della linea di trazione elettrica in una dimensione più affine a quella dell'uomo, quasi ludica, attenuando la sua importanza. Nel processo di trasformazione non va però perduto l'aspetto tecnologico del sistema elettrico, che verrà anzi adattato per installare un impianto fotovoltaico. Un altro aspetto importante dell'intervento consiste nell'individuare, attraverso il colore, una nuova superficie sospesa che fa da "tetto" allo spazio sottostante. Infatti gli elementi della linea elettrica, dipinti e incrementati di numero per installare l'impianto fotovoltaico, vanno a sottolineare un piano teso tra i pali della linea elettrica, che acquista, agli occhi dell'uomo, un'immagine ricca di significato. La scelta del colore verde suggerisce metaforicamente la creazione di un bosco artificiale. Un intervento provocatorio per una città come Milano dove si preferisce ancora costruire, invece che destinare spazi al verde pubblico, nonostante la vivibilità della città ne risenta ormai da anni.

### IMAGES

Imm.1. Linea di trazione elettrica ferroviaria

## KEY PLAN



## LEGENDA

- ..... Proiezione reticolo
- - - - - Schema pavimentazione
- Panche segnaposto
- Trazione elettrica
- Piazzole mercato
- Circolazione furgoni
- Passeggiate mercato

96



1



## 5.2 ACCOGLIERE IL MERCATO E CREARE UN PAESAGGIO

La Piazza Mercato si inserisce appieno nel concetto che vede lo spazio pubblico come un luogo che deve essere liberamente fruito dall'uomo. A questo concetto basilare, si aggiunge una funzione tipica della piazza cittadina: ospitare il mercato. La scelta di accogliere un mercato all'interno dello spazio di progetto nasce innanzitutto dalla volontà di dare una collocazione definitiva alla Fiera di Sinigaglia che si svolge attualmente all'interno del parcheggio dello scalo ferroviario. La sistemazione attuale, dipesa soprattutto dall'inizio dei lavori per il recupero della Darsena, non è però efficace né dal punto di vista degli operatori, che lamentano la mancanza di servizi e la scarsa visibilità e accessibilità del luogo assegnato, né dal punto di vista dei visitatori, scoraggiati dalla difficoltà di raggiungimento del luogo e dall'aumento della criminalità dovuto al degrado della zona (vedi cap. 3.3.1) 1. Trattandosi di un mercato molto particolare, nonché di importanza storica per la città di Milano, e da sempre legato nonostante gli spostamenti al quartiere Ticinese, abbiamo deciso di riqualificarlo inserendolo nel progetto e dotandolo di tutti i servizi necessari al suo svolgimento.

E' proprio il carattere non permanente che contraddistingue il mercato a permetterci di conservare parzialmente l'aspetto "vuoto" del luogo che ci ospita, atmosfera importante per leggere alcuni degli aspetti significativi del progetto. Infatti la presenza del mercato sull'intera superficie della piazza ha imposto una particolare attenzione alla distribuzione degli ingombri, che sono stati ridotti al minimo per non intralciare lo svolgimento delle attività ad esso collegate. Il carattere principale della piazza quindi riguarda un intervento di pavimentazione atto a segnalare la posizione delle bancarelle del mercato, e parallelamente l'intervento sulla linea di trazione elettrica dei treni. Entrambe

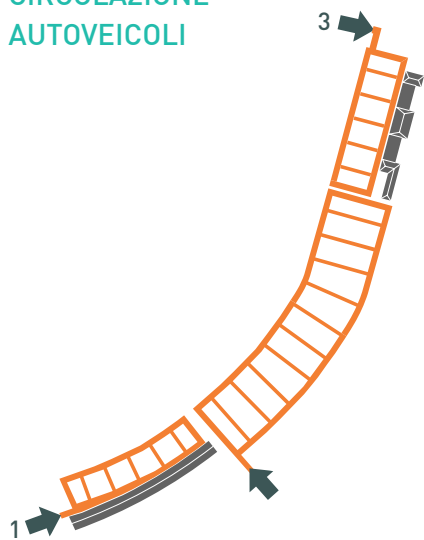
sono presenze importanti nello spazio, che sarebbero soffocate da un paesaggio troppo ricco di elementi. La piazza, allora, è attrezzata solo con alcune panchine che avendo la possibilità di ruotare possono essere utilizzate dagli operatori, come superficie d'appoggio, oppure dai cittadini, in assenza del mercato. La visione globale della piazza, in assenza di mercato, è dominata dalla superficie sospesa della linea elettrica, sotto la quale si estende il paesaggio composto dal disegno della pavimentazione e dai volumi delle panchine.

1 Cfr. Gulizia, Silvio, Fiera di Sinigaglia, "Andiamo a Pagano", Corriere Milano, 25 Novembre 2009,p.23.

### IMAGES

Imm. 1. Vista della Piazza Lineare

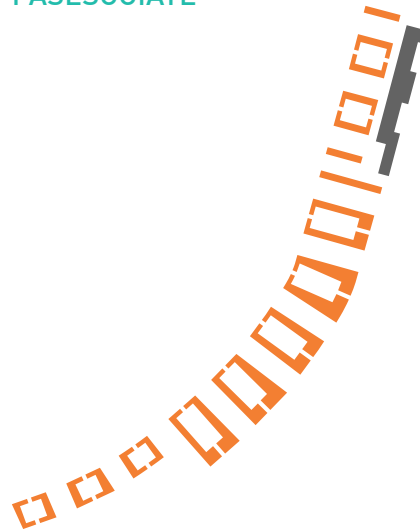
### CIRCOLAZIONE AUTOVEICOLI



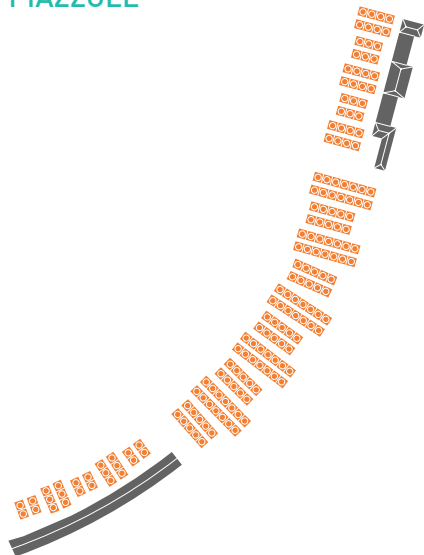
### LEGENDA

- 1 via Bergognone
- 2 via Valenza
- 3 via Tortona

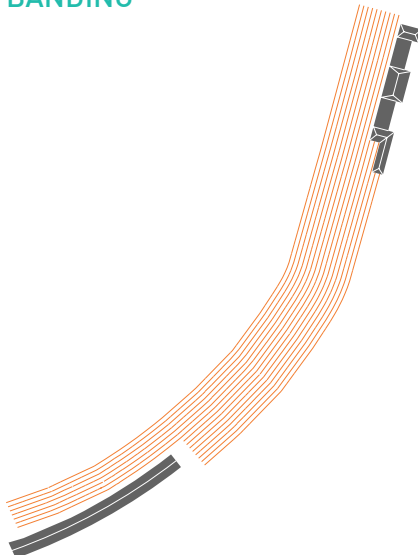
### PASEGGIATE



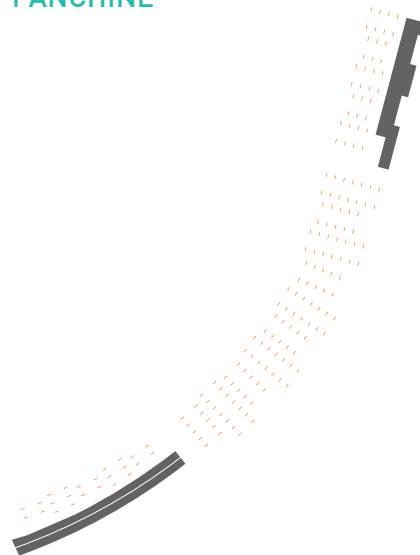
### PIAZZOLE



### BANDING



### PANCHINE



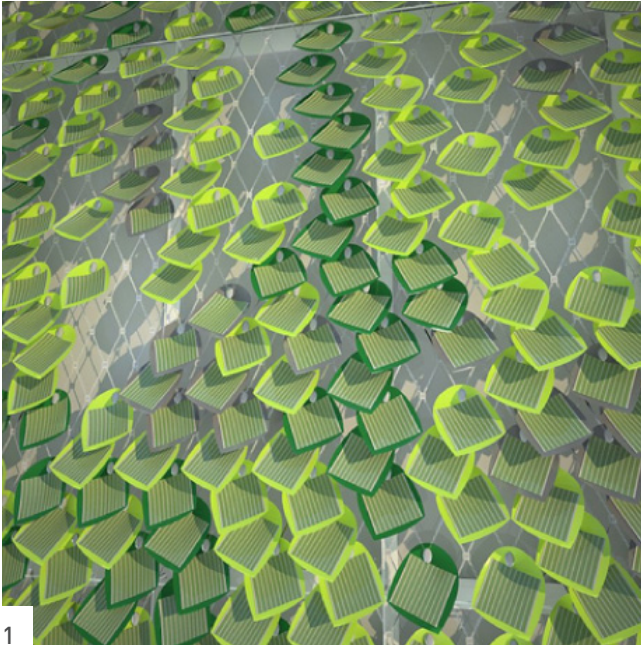
## 5.3 LA PAVIMENTAZIONE

La Piazza Mercato occupa la superficie dello scalo sottostante la linea elettrica dei treni che si estende tra l'edificio della stazione e l'edificio dei magazzini. L'intero piano pedonale sottostante la linea elettrica è segnato da profili metallici che percorrono lo spazio in senso longitudinale per enfatizzarne la linearità. Su queste linee, all'interno dello spazio compreso tra una fila di pali della linea elettrica e l'altra, giacciono le aree destinate al posizionamento delle bancarelle del mercato. Questo è strutturato in blocchi di due file di bancarelle, affacciate l'una verso l'altra, così da ottenere una passeggiata centrale e da concentrare il parcheggio degli automezzi e la loro corsia di marcia in una zona separata e circoscritta. Il disegno a pavimento che segna il posizionamento delle bancarelle e dei mezzi è costituito da un'area quadrata di lato 6,50 m, all'interno della quale è iscritto un cerchio. La pavimentazione è rivestita

con lastre di beola bianca sulla quale spiccano i cerchi delle aree di sosta, costituiti da asfalto colorato rosso e giallo. La ripetizione in serie dei blocchi colorati definisce l'aspetto generale della piazza. Per creare movimento all'interno della ripetizione di blocchi, questi sono stati pensati di misure differenti, così da evidenziare, con la loro lunghezza, la curvatura dello spazio. Lo spazio del mercato è suddiviso in tre grandi aree, ognuna delle quali è servita da un accesso e un'uscita per gli autoveicoli degli operatori del mercato. Le stesse corsie di marcia degli autoveicoli circoscrivono, con il loro tracciato, le aree di competenza.

### IMAGES

- Imm. 1. Corsie di circolazione autoveicoli.
- Imm. 2. Zone di passeggiata del mercato
- Imm. 3. Piazzole del mercato
- Imm. 4. Banding della pavimentazione
- Imm. 5. Disposizione panchine.



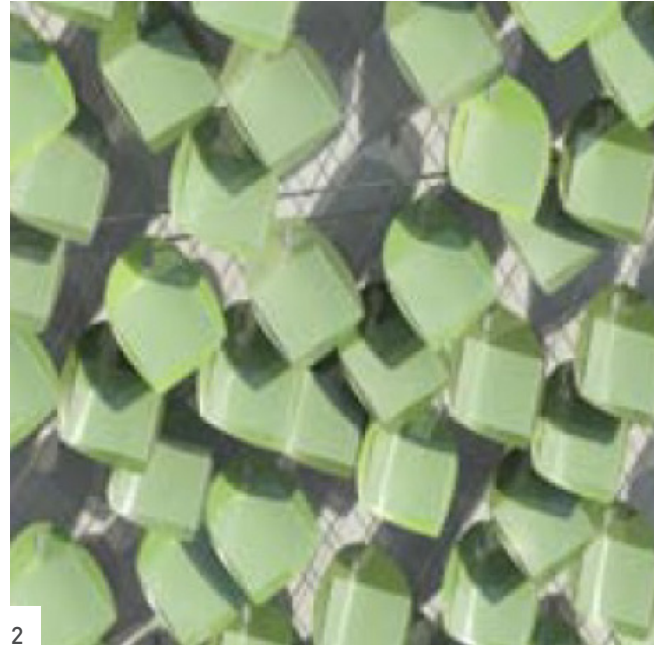
1

## 5.4 IL TETTO FOTOVOLTAICO

Alla decisione di mantenere l'esistente linea per la trazione elettrica dei treni, è necessariamente seguito un intervento di rilettura con l'intento di non tradire l'importante ruolo che essa ha svolto durante l'attività della stazione nè contemporaneamente l'immagine suggestiva che essa dona allo spazio nel suo complesso. Nel progetto, la linea per la trazione elettrica è stata dunque rifunzionalizzata, ed implementata con una specifica maglia fotovoltaica tesa fra i cavi. In questo modo è stata parallelamente ridisegnata con una maggiore importanza visiva la superficie orizzontale che la struttura descrive, come pure l'impatto cromatico complessivo.

Il prodotto utilizzato per l'intervento si chiama Solar Ivy, brevettato dal gruppo SMIT, e prodotto con elementi fotovoltaici del gruppo Konarka. Solar Ivy è un sistema per generare energia pulita che simula la crescita dell'edera e la sua relazione con l'ambiente circostante. Si tratta dunque di una soluzione alternativa per la produzione di energia solare che deriva dall'osservazione delle abilità del mondo vegetale. Le foglie fotovoltaiche concave che la costituiscono inoltre, oscillano e si muovono col vento mentre lavorano per convertire l'energia solare in elettricità, e contemporaneamente offrono un piano di parziale protezione sulla testa.

La maglia fotovoltaica si ancora direttamente ai cavi esistenti, e con essi si fonde, ponendosi come un'aggiunta alla struttura e senza dunque mutarne la morfologia complessiva. Soltanto alcuni accorgimenti strutturali si sono rivelati necessari per garantire il corretto collocamento della maglia fotovoltaica e per meglio gestire il peso aggiunto sulla struttura esistente: i cavi di tesatura montati su entrambi i bordi della maglia sono utili ad evitare che la stessa tenda a cedere incurvandosi verso il basso; contemporaneamente, all'azione dei cavi portanti esistenti si oppongono cavi di contrasto



2

verticale nei confronti di forze quali quelle dei venti, che potrebbero tendere a scoperchiare la struttura, ora soggetta al carico aggiuntivo del sistema fotovoltaico.

Le singole foglie sono costituite da un corpo concavo in polietilene, sul quale viene applicato un film flessibile, al quale si deve proprio il superamento dei pannelli rigidi e scuri che hanno fino ad oggi determinato la "forma del fotovoltaico". Le singole foglie si ancorano poi alla maglia elettrificata, in acciaio, terminante in un cavo perimetrale a costituire l'effettivo collegamento alla rete elettrica.

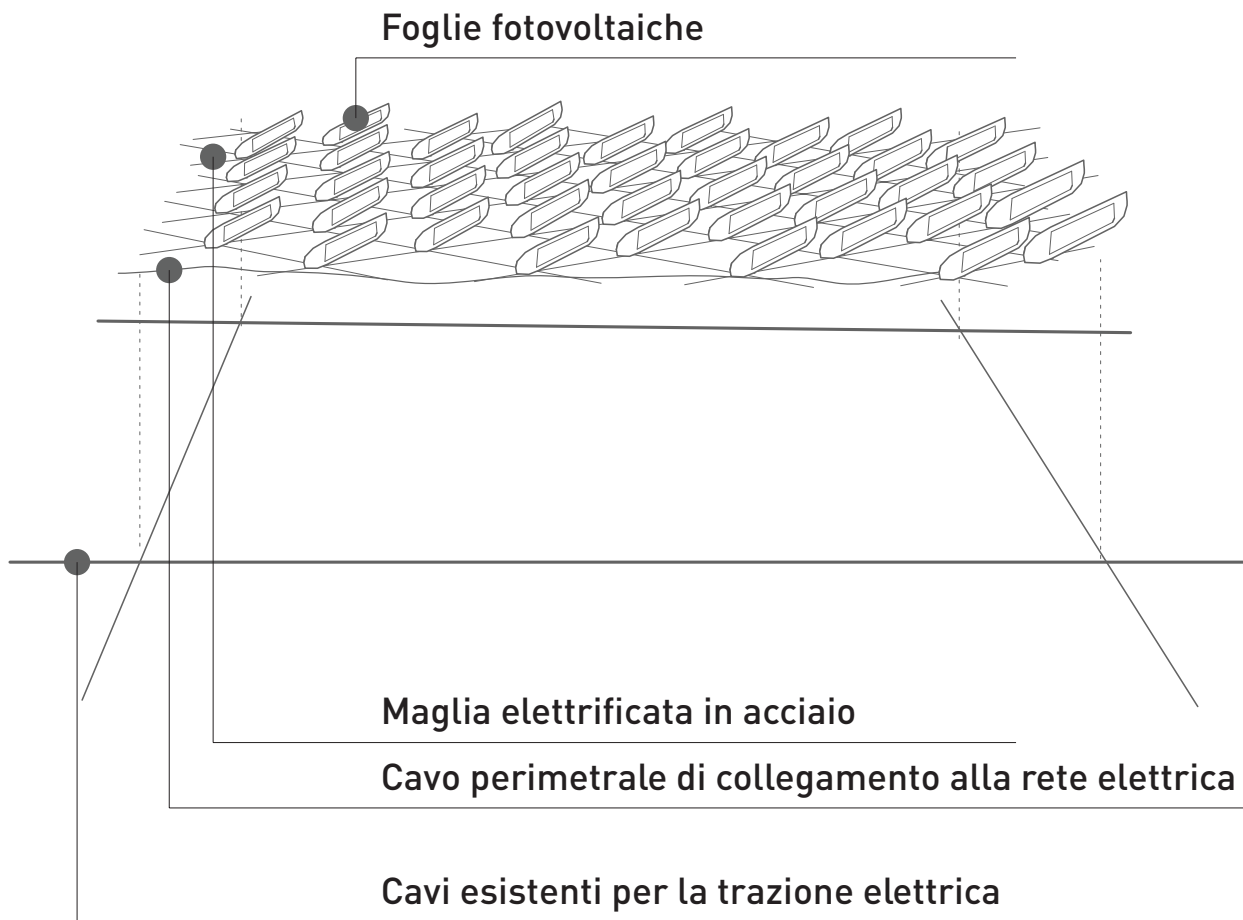
Ciascuna foglia, facilmente sostituibile, ha una potenza massima di 0,5 Watt.

### IMAGES

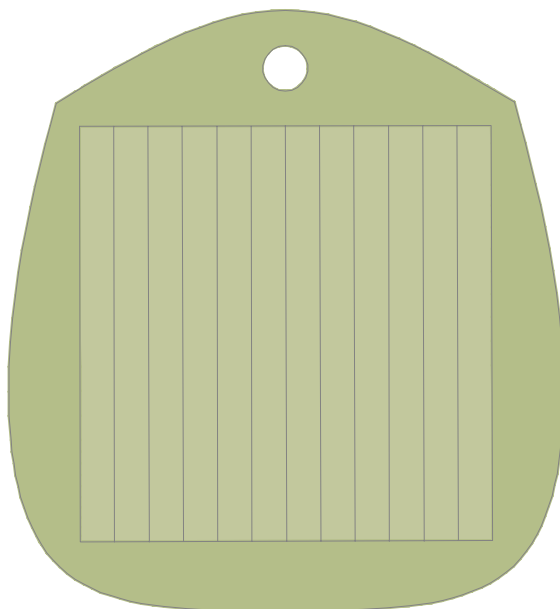
Imm. 1,2. Sistema Solar Ivy, gruppo SMIT (progetto), grupo Konarka (elementi fotovoltaici)



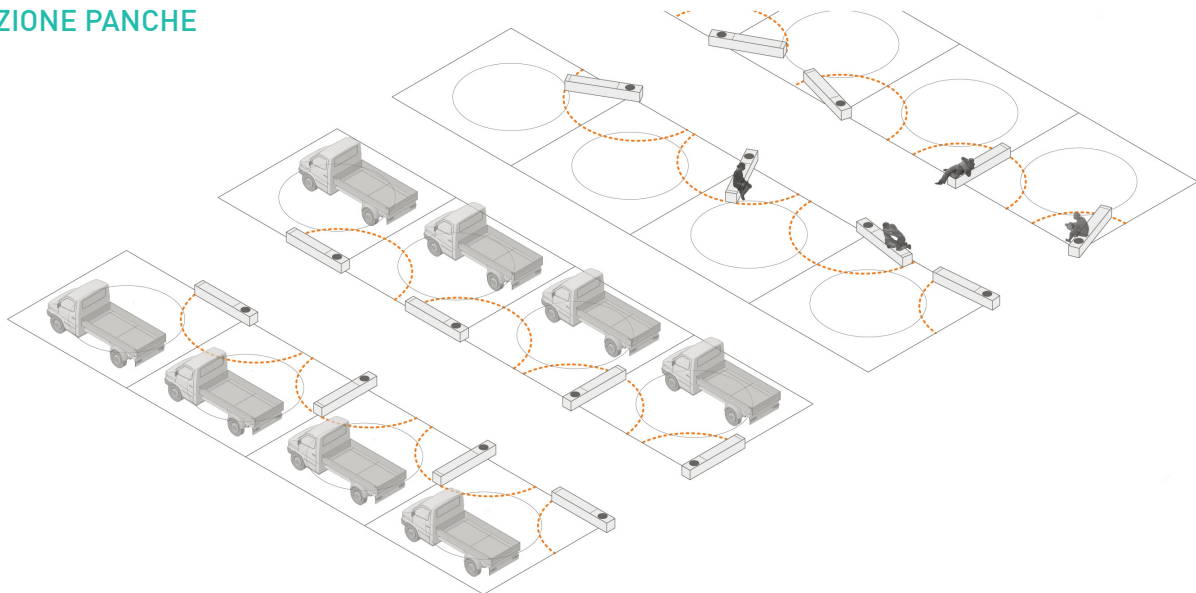
## RETICOLO FOTOVOLTAICO



## ELEMENTI FOTOVOLTAICI



## ROTAZIONE PANCHE

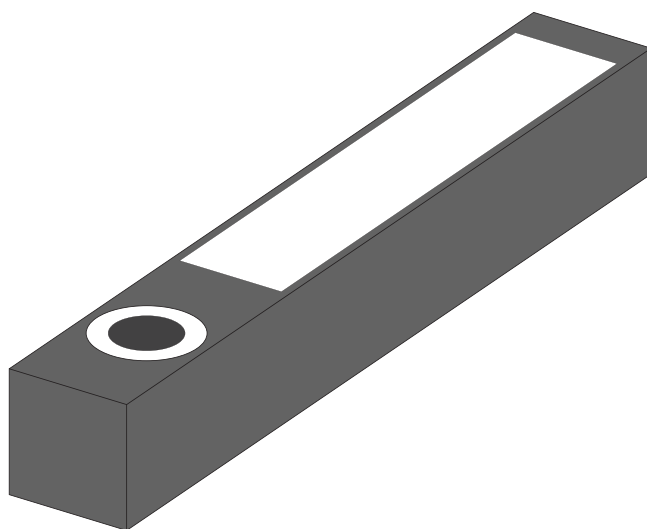


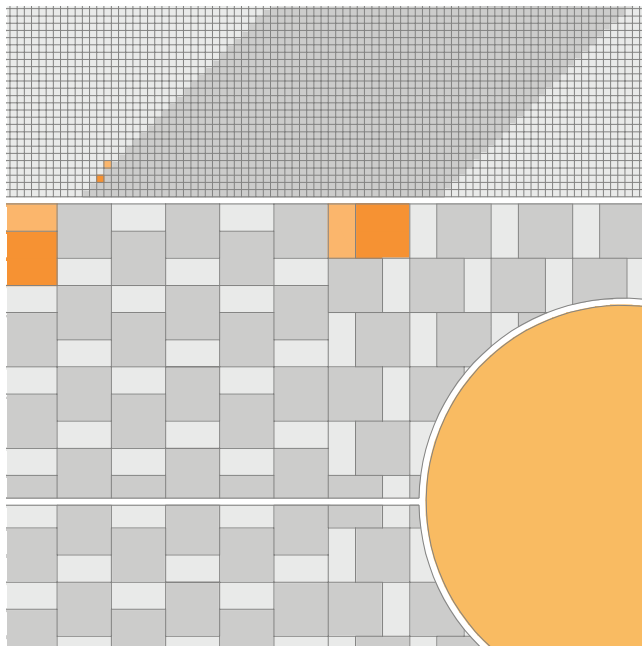
### 5.5 LE PANCHINE

Come già detto in precedenza, la scelta di rendere la piazza adatta ad ospitare il mercato comporta la riduzione estrema degli ingombri all'interno dello spazio. Non volendo però creare degli ambienti separati per il mercato, che sarebbero rimasti inutilizzati in sua assenza, abbiamo deciso di organizzare lo spazio in modo da far convivere le due funzioni. Le aree delle bancarelle e le aree di sosta per i cittadini coincidono. Abbiamo dotato ogni piazzola con una panca che, grazie ad un particolare perno xxxx, ha la possibilità di ruotare otto posizioni. In questo modo gli operatori, posizionando sul bordo dell'area la panca, posso sfruttarla senza subirne l'ingombro, mentre i cittadini posso girarla a loro piacimento in assenza del mercato.

La panchina ha una struttura in metallo, ed è rivestita con lamiere metalliche. L'utilizzo di questo materiale permettere di avere una struttura resistente ma leggera, che possa essere ruotata senza troppa fatica, ma resistente agli eventuali urti provocati da furgoni o da atti di vandalismo. La seduta che invece costituita da blocchi in legno sistemati a distanza regolare. La parte finale della panca è costituita da un parallelepipedo in polietilene, cavo e chiuso, semitrasparente, e adatto a contenere una luce. La panoramica serale della piazza è quindi costellata da volumi luminosi, che oltre a costituire un paesaggio, rendono nota la loro posizione. Su di un lato, la panca porta inscritto il numero identificativo della piazzola corrispondente, così da essere un punto di riferimento per gli operatori del mercato e da costituire, anche in assenza del mercato, una traccia della sua presenza.

### PANCA





MATERIALI



102

5.6 MATERIALI E ILLUMINAZIONE

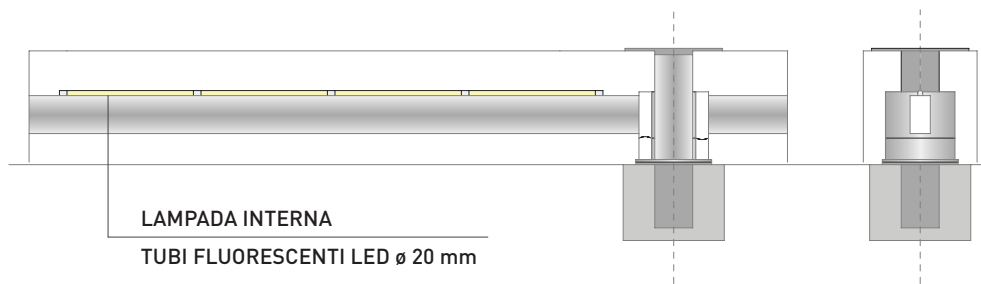
I materiali scelti per allestire gli spazi progettati appartengono alla tradizione milanese, scelta fatta per non creare un ambiente che risultasse estraneo al contesto cittadino. In generale, il materiale che abbiamo preferito utilizzare per i rivestimenti è la pietra naturale, proveniente per lo più dal contesto lombardo. La Lombardia come territorio amministrativo è stata istituita solo con l'Unità d'Italia. Nei secoli precedenti l'attuale territorio era stato spesso suddiviso in parti e amministrato quindi da enti diversi 1, furono allora privilegiati i materiali lapidei reperibili localmente. Così nelle città lombarde più prossime ai rilievi alpini (Varese, Como, Sondrio, Bergamo e Brescia) furono utilizzate le diverse pietre provenienti dai rispettivi circondari; nelle città di pianura (Pavia, Lodi, Cremona, Mantova), a causa della distanza dalle cave, ebbe grande importanza l'impiego dei laterizi, fabbricati con argille locali. A Milano invece, per la sua funzione di capitale e per la rete di comunicazioni esistente (la rete di canali navigabili), furono utilizzate pietre provenienti da diverse aree, anche a grande distanza<sup>2</sup>. Nel progetto abbiamo cercato di inserire una gamma di litotipi limitata a quelli cavati nell'attuale territorio della regione Lombardia, o che hanno avuto largo impiego per la costruzione e il rivestimento di edifici e spazi pubblici a Milano.

Lo spazio della Piazza Mercato è definito principalmente dal disegno della pavimentazione. Questa, data la sua destinazione d'uso, deve rispondere a determinati requisiti di durabilità e resistenza. Queste condizioni hanno contribuito a farci scegliere la pietra come elemento basilare dello spazio, unita all'utilizzo di materiali sintetici che caratterizzano, nel progetto, gli elementi colorati.

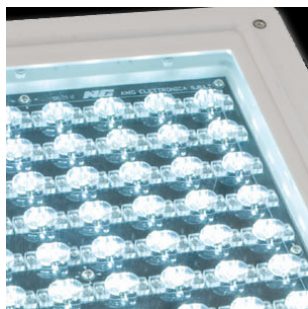
La beola costituisce il rivestimento della pavimentazione della Piazza Mercato. È una roccia metamorfica di colore grigio, con striature e macchie bianche. Proviene dalla Val d'Ossola, oggi in Piemonte, ma appartenuta fino al 1748 al Ducato di Milano. La beola ha avuto largo impiego nell'edilizia civile per l'elevata resistenza all'usura: lastre per i gradini delle scale, per i balconi, per gli zoccoli, per la copertura dei tetti. Lastre a piano di sega 60x60 e 30x60 cm rivestono la pavimentazione della Piazza Mercato, le stesse lastre, ma posate ruotate di 90°, identificano le aree delle bancarelle del mercato. Al centro di queste si trova una superficie circolare di conglomerato bituminoso colorato, rosso o giallo, diametro 450 cm; questo tipo di conglomerato mantiene inalterate le caratteristiche di affidabilità, sicurezza e facilità di impiego di quello tradizionale. Profili d'acciaio corrono per tutta la lunghezza della piazza, e fanno da cordolo tra la beola e l'asfalto. Un cordolo di beola divide invece le corsie di marcia degli autoveicoli dall'area esclusivamente pedonale.



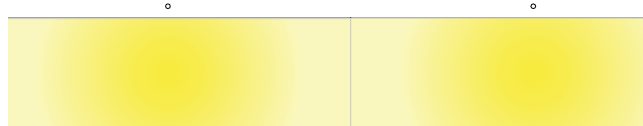
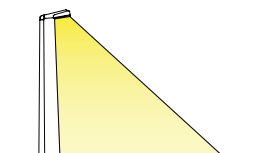
## ILLUMINAZIONE PANCHINE



## ILLUMINAZIONE RETICOLO



## ILLUMINAZIONE GENERALE



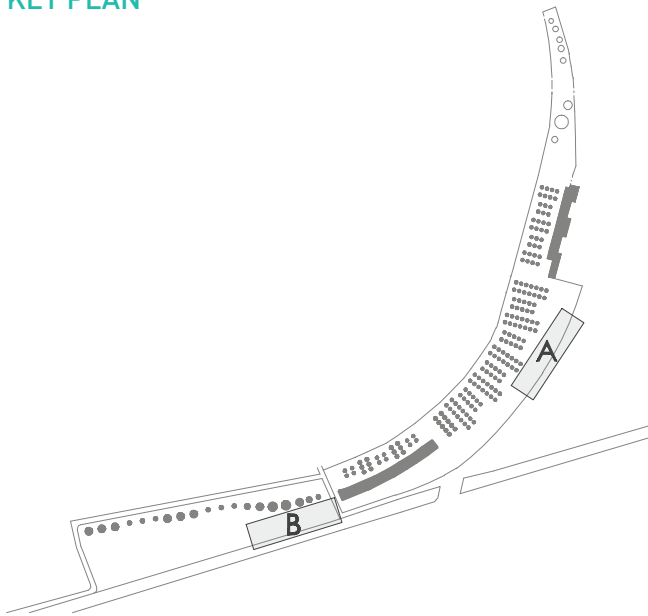
Le corsie di marcia dei veicoli sono costituite da cubetti di porfido a piano naturale, dimensione 8/10 cm, rosso e grigio, posato a fasce oblique. Il porfido è un quarzifero originario della Val Camonica, a Milano se ne riscontra l'uso per pavimentazioni, scalinate, zoccolature e rivestimenti. Ad esempio è rivestita in porfido la pavimentazione del Famedio del Cimitero Monumentale (1887), e pilastri della sede milanese della Cassa di Risparmio (G. Muzio, G. Greppi, 1934-42).

Come già detto in precedenza sia la linea di trazione elettrica dei treni che sovrasta la Piazza Mercato, sia le panchine, oltre a svolgere la loro funzione primaria, sono anche fonti di illuminazione (vedi cap. 4.4.2, 4.4.3). La luce emessa dagli elementi fotovoltaici installati sulla linea elettrica provvede ad illuminare la piazza sottostante; la superficie luminosa delle panchine contribuisce a formare un paesaggio notturno. Ritenendo che la quantità di luce emessa dagli elementi già esistenti fosse sufficiente per usufruire delle zone di sosta anche nelle ore serali e notturne senza incorrere in situazioni di disagio, abbiamo ritenuto superflua l'integrazione con luce d'ambiente.

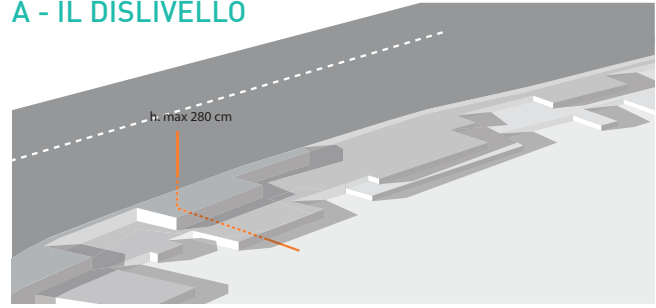
E' stato invece necessario dotare le carreggiate che cingono la Piazza Mercato di un'illuminazione diffusa più intensa di quella interna, per permettere lo scorrimento del traffico di autoveicoli in sicurezza. Le strade sono state illuminate con lampioni ad ottica stradale. Questa

consente di ottenere una maggiore interdistanza tra i pali, con conseguente riduzione del numero di apparecchi. Si avrà quindi un minore impatto visivo oltre che un vantaggio economico per la riduzione dei costi di acquisto, di manutenzione e di spesa energetica.

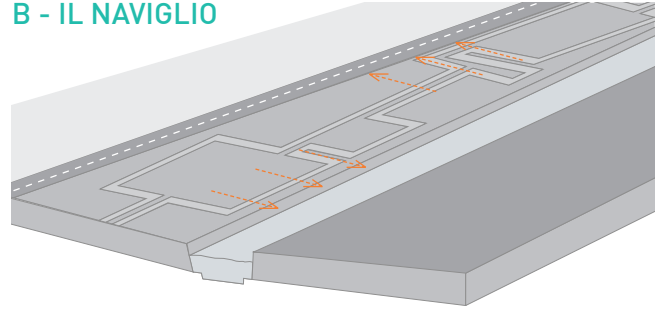
1 Cfr. Bugini, Roberto, Folli, Luisa (a cura di), *Lezioni di petrografia applicata, Le pietre impiegate nell'architettura milanese e lombarda*, Istituto per la Conservazione e la Valorizzazione dei Beni Culturali del CNR, Milano 2005, p. 1 – “Nei secoli precedenti l'attuale territorio era stato spesso suddiviso in due parti secondo un andamento Nord-Sud, lungo il corso del fiume Adda o del fiume Oglio. Tra le due regiones: Transpadana e Venetia in epoca romana e, dopo il periodo dell'unificazione viscontea, tra il ducato di Milano e la Repubblica di Venezia dalla pace di Lodi (1454) fino al 1797, trascurando il passaggio della Valtellina ai Grigioni nel XVII secolo. Questo assetto geo-politico ha influenzato l'uso delle oltre quaranta pietre da costruzione disponibili. Si tratta di rocce metamorfiche (marmi, gneiss, granuliti) e magmatiche (graniti, granodioriti, dioriti, porfidi) nella zona Alpina; di rocce sedimentarie (conglomerati, arenarie, breccie, calcari, dolomie, evaporiti) e ciottoli sciolti (depositi morenici) nella zona Prealpina; di rocce sedimentarie (conglomerati, arenarie) nella zona Appenninica; di materiali sciolti (ghiaie, sabbie, argille) nella pianura



## A - IL DISLIVELLO



## B - IL NAVIGLIO



## 6. IL PARCO LINEARE

## 6.1 RAPPORTO CON LA CITTA'

Lo scalo della Stazione Porta Genova è uno spazio. All'interno dello scalo, il parco occupa la fascia parallela alla piazza, percorrendo lo spazio in senso longitudinale dall'edificio della stazione fino ad incontrare il muro che segna il termine dello spazio.

Il parco lineare partendo da piazza Genova si snoda lungo via Valenza ricalcando la curva dello scalo; proseguendo lo spazio affianca l'Alzaia del Naviglio Grande, e si rende così parallelo al naviglio.

La parte che fiancheggia via Valenza, prospiciente la piazza lineare, è caratterizzata da un dislivello dolce che raggiunge la quota massima di 280 cm in corrispondenza del ponte che permette di immettersi dalla Ripa di Porta Ticinese a via Valenza, attraversando il naviglio. Obiettivo principale del progetto è trasformare quello che è per natura una barriera, cioè la ferrovia, in uno spazio in grado di collegare i quartieri limitrofi. Per questo motivo il dislivello lungo il lato dello scalo è stato superato con la costruzione di alcuni terrazzamenti, con relativi punti di discesa. Le diverse quote permettono di creare zone di sosta protette, separate sia dalla strada sia dalla piazza, spesso affollata e caotica per via del mercato. La possibilità di avere un dislivello, anche se esiguo, in uno spazio così vasto e piano, permette inoltre nuovi punti di vista sugli interventi realizzati.

La parte finale del parco, che corre parallela al naviglio, si trova in una situazione molto particolare.

La zona destinata a parco, abbattuto il muro che divide la ferrovia dalla città, è separata dal corso d'acqua solamente dall'Alzaia. Alle spalle del parco si trova invece una parte dello scalo da noi destinata a parcheggio. La zona sarebbe stata quindi circondata da strade. Abbiamo deciso di aprire il parco verso il naviglio, deviando il corso dell'Alzaia all'interno dello

scalo, e avvicinando così il parco al corso d'acqua. Anche questa parte del parco, pur non avendo dislivelli, è stata organizzata disegnando delle aree di sosta protette, rivolte verso il naviglio.

Il parco, nonostante la diversità delle zone che occupa, può sempre essere identificato come uno spazio verde unitario, all'interno del quale passeggiare e rilassarsi; infatti gli elementi che lo compongono si adattano alle due situazioni. La diversità tra le due parti è dovuta soprattutto al modo in cui il parco cambia il suo rapporto con lo spazio che lo circonda. Il tratto che costeggia via Valenza, contrassegnato dal dislivello, viene modellato dai terrazzamenti. In questo modo lo spazio assume un orientamento discendente, affacciandosi verso la piazza, e voltando le spalle alla strada. Il tratto che costeggia il Naviglio Grande subisce invece un ribaltamento rispetto al resto dello spazio. Se infatti il parco si rivolge all'interno nel tratto di via Valenza, questa parte si rivolge al naviglio, e viene qualificata proprio dal parallelismo al corso d'acqua, voltando le spalle allo spazio retrostante.

## 6.2 COSTRUIRE UNA PASSEGGIATA CONTINUA

Nonostante la diversità degli ambienti originari che occupa, il parco è un ambiente continuo, caratterizzato da percorsi, zone di sosta e dalla presenza di vegetazione. Se la piazza lineare è propriamente il luogo del mercato, che vede quindi il passaggio di auto e furgoni, le operazioni di allestimento e disallestimento delle bancarelle, e il via vai di persone e commercianti impegnati nelle attività di compra-vendita, il parco lineare è invece il luogo interamente dedicato all'uomo. Per poter passeggiare godendo della vista del naviglio e della città, nonché dello spazio creato, e per garantire un percorrenza pedonale sicura e veloce dello spazio del parco, abbiamo disegnato un percorso continuo che attraversa longitudinalmente tutto lo scalo, partendo dal limite inferiore dello spazio, passando parallelamente al naviglio e a via Valenza, attraversando piazza Genova, e arrivando fino al limite nord del parco. In generale il percorso si compone di due strade che sottolineano, ancora una volta, la linearità dello spazio; il loro andamento però acquista una sfumatura di significato diversa a seconda dell'area che attraversano. La parte di parco affacciata al Naviglio Grande è segnata da un percorso dritto, ad esso parallelo, e tagliata da tratti di strada perpendicolari. La parte di parco che costeggia via Valenza è invece influenzata dalla curvatura dello spazio; il percorso qui segue la curvatura naturale dello scalo e, nei tratti trasversali, diventa ad esso perpendicolare. Arrivati in piazza Genova, i due percorsi escono dallo spazio interno dello scalo e si tuffano nella piazza per ridisegnare dei passaggi pedonali sicuri. Superata piazza Genova, le strade rientrano nello scalo, e disegnano un percorso articolato che si snoda tra i giardini della parte finale del parco. All'interno di questo sistema di percorsi rientra il marciapiede cittadino, che viene ridisegnato e reso continuo per tutta la lunghezza dello scalo.

## 6.3 CREARE AMBIENTI PROTETTI

Il parco è soprattutto uno spazio verde all'interno del quale si ha la possibilità di "gironzolare", di fermarsi e guardarsi attorno, leggere un libro seduti su una panchina, o chiacchierare; in breve, di fruire liberamente dello spazio pubblico. I percorsi che solcano il parco in tutta la sua lunghezza segnalano la possibilità di muoversi all'interno; il loro articolarsi ritaglia delle aree che vengono sfruttate per la sosta. Come spiegato in precedenza (vedi cap. 6.1), il parco confina con delle aree, interne e esterne allo scalo, dove la quiete non può essere garantita. Inoltre la scelta di conservare la morfologia lineare dello spazio, che corre quindi longitudinalmente, non permette di avere una distanza dalle zone caotiche tale da isolare sufficientemente il parco. Per questo motivo le aree tracciate dai percorsi sono protette dallo spazio circostante per mezzo di muri bassi, alberi ad alto fusto e vegetazione.

La parte di parco caratterizzata dai terrazzamenti è disegnata come un susseguirsi di anse lungo i percorsi, queste vengono protette da muri bassi che circoscrivono nettamente la zona. La scelta di utilizzare dei muri, in questa parte del parco, dipende dal fatto che l'area confina direttamente con una strada pubblica. L'utilizzo di una chiusura netta garantisce quindi una sicurezza e un senso di protezione maggiore. La parte di parco che rimane invece tra il Naviglio Grande e il parcheggio, non necessita di un isolamento così netto dal resto dello spazio. Per questo motivo le aree di sosta sono protette solo sul fianco che costeggia il parcheggio attraverso la piantumazione di alberi ad alto fusto e arbusti, invece che attraverso la costruzione di muri.



## 6.4 MORFOLOGIA DEL PARCO

Per superare il dislivello di quota esistente tra il piano stradale di via Valenza e l'interno dello scalo, lo spazio del parco viene suddiviso in blocchi di altezze differenti che si susseguono in senso longitudinale. Partendo da un primo tratto che si sviluppa a quota 0 in continuità con piazza Genova, si sale di 84 cm, e poi ancora fino a 168 cm, per culminare, all'altezza di via Bugatti, con una quota di 280 cm. Da qui, proseguendo verso viale Bergognone, si ridiscende fino a quota 0 col susseguirsi di altri tre blocchi delle medesime altezze di quelli ascendenti. Un'ulteriore scansione della variazione di altezza dei blocchi è determinata dai due percorsi che solcano il parco in lunghezza; infatti ogni blocco longitudinale è suddiviso trasversalmente in due ulteriori parti, proprio in corrispondenza delle strade, che quindi corrono parallele ma ad altezze differenti. Il parco è quindi contraddistinto da due sistemi di altezze: uno longitudinale, che scansiona lo spazio seguendo l'inclinazione naturale di via Valenza; e uno trasversale, che permette la discesa da via Valenza all'interno dello scalo.

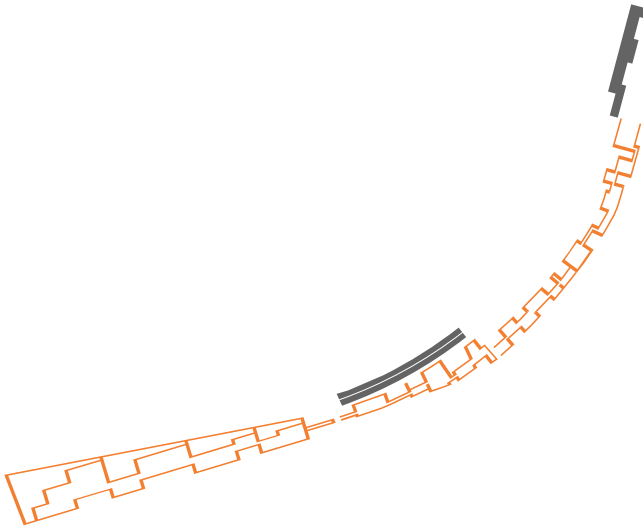
Per conquistare la vicinanza diretta del parco al naviglio è stato necessario deviare il corso dell'Alzaia del Naviglio Grande. Questa, quindi, si immette all'interno dello spazio all'altezza di via Bergognone, lo percorre trasversalmente per poi piegare a sinistra, percorrendo il fianco dello scalo alle spalle del parcheggio. Alla fine dello spazio, la strada gira nuovamente a sinistra e, fiancheggiando il muro che segna il limite dello spazio, esce dallo scalo e riprende il suo corso originario.

Se a nord, verso il centro città, lo scalo ha un termine naturale dato dalla fine dei binari, a sud la linea ferroviaria continua attualmente fino a San Cristoforo. Con la dismissione della stazione e la destinazione dell'area dello scalo a spazio pubblico,

nonché l'abbattimento delle barriere che costituivano la protezione dell'area dei binari, si rende necessario stabilire dei nuovi limiti.

Il limite fisico del parco è costituito da un muro di nuova edificazione che segna in modo netto la fine dell'area. Il limite concettuale dello spazio, il suo concludersi, è invece espresso dalla particolare conformazione del parco nel suo tratto finale; il rapporto che si stabilisce tra il corso del Naviglio Grande e la strada pedonale che lo costeggia è l'occasione per disegnare l'esaurirsi dello spazio.

Il tratto del percorso pedonale rettilineo che porta da via Bergognone al limite sud del parco viene scandito dalla presenza di elementi verticali luminosi che mettono in moto un meccanismo concettuale di misurazione dello spazio. La scansione dello spazio è enfatizzata dall'alternarsi a pavimento di materiali diversi che segnano il percorso pedonale. Ai tratti in cemento e arenaria che si ripetono in tutto il parco se ne aggiungono alcuni ricoperti di ghiaia. La ripetizione regolare di elementi sul fianco che costeggia il naviglio, a pavimento e in altezza, concentra la tensione dello spazio proprio su questo fronte, segnalando il percorso che porta fuori dal parco.



### 6.5 PERCORSI PEDONALI

I due percorsi interni al parco segnano interamente lo spazio nel senso della lunghezza e si spingono verso nord, fino a comprendere piazza Genova e i giardini circolari. Queste strade pedonali sono gettate in cemento e parzialmente rivestite con lastre di ardesia 60x60 cm. La loro larghezza è di 150 cm nei tratti longitudinali, mentre in quelli trasversali arriva a 325 cm. Nei tratti più larghi un cambiamento di pavimentazione segnala l'accesso alle aree di sosta, un'altra variazione di materiale è costituita dal cordolo, composto da tre fasce di granito, che accompagna il visitatore lungo la strada. In alcuni particolari punti del parco i percorsi pedonali, integrati da altri importanti elementi, vanno a costituire nuove strade di collegamento tra i quartieri a est e ovest dello scalo, e lo attraversano quindi trasversalmente. In questi punti i percorsi sono illuminati da una lama di luce che ne lava la superficie a pavimento. Definito il loro carattere generale, è interessante vedere come i percorsi sottolineino lo spazio che attraversano, variando la loro giacitura o la loro conformazione. Partendo dall'estremità sud del parco in continuità con l'Alzaia, le strade percorrono insieme un primo brevissimo tratto, per poi dividersi e cominciare a delineare, con i loro cambi di direzione, delle aree di superficie. In particolare, lungo questa parte di parco, il percorso che giace vicino al naviglio è integrato, nei suoi cambi di direzione, da altri tratti di strada; nell'insieme si legge un percorso continuo che costeggia il Naviglio Grande. Il movimento suggerito da questo percorso indica un forte rapporto con lo scorrere del corso d'acqua, evidenziato dalla presenza di elementi luminosi che sono posizionati lungo tutto il percorso a distanza regolare. Oltrepassato l'attraversamento di via Bergognone, comincia la parte di parco sviluppata su dislivelli (vedi cap.5.2.1). Qui i percorsi pedonali sono integrati da rampe, e attraversano i blocchi permettendone salita e discesa. La pendenza delle rampe è tale da garantire

l'agibilità anche a persone disabili, nonché a carrozzine, passeggini e a chiunque abbia difficoltà nell'utilizzo di scale. I percorsi pedonali in questo tratto di parco sono tre, due si snodano all'interno, mentre uno rimane sul bordo costituendo un marciapiede cittadino agibile per chiunque non volesse addentrarsi nel parco.

Al limitare di questa zona il parco sfocia in piazza Genova. La piazza costituisce uno snodo importante per il traffico automobilistico, pedonale, e per il transito dei mezzi pubblici. La conformazione delle aree pedonali, comprensiva delle piazzole per l'attesa dei mezzi pubblici e dei taxi, non è definita in modo chiaro, costituendo a volte un rischio per la sicurezza dei pedoni. Per questo motivo abbiamo deciso di ridisegnare le aree pedonali, e di evidenziarle utilizzando la traccia dei percorsi caratteristici del parco, senza però modificare in modo sostanziale la conformazione generale della piazza. Superata piazza Genova, i percorsi pedonali si immettono nuovamente all'interno dello scalo. La parte finale del parco è caratterizzata dallo svolgersi dei percorsi pedonali attorno a giardini circolari, che vengono così incorniciati. Alla fine le due strade si riuniscono e ci accompagnano fino al limite del parco, sbucando in città.

## 6.6 ELEMENTI DEL PARCO

I percorsi pedonali, come prima descritto, circoscrivono in tutto il parco alcune aree che sono trattate e attrezzate per essere zone di sosta. La pavimentazione di queste aree è costituita o da un prato erboso o da ciottoli affogati in pasta cementizia, per rendere agibili alcune zone anche nei giorni piovosi. Come già accennato in precedenza le aree che si trovano nella parte di parco che costeggia via Valenza sono protette dalla strada e dalla piazza lineare attraverso dei muri. Questi, alti 110 cm, sono rivestiti con lastre di ceppo di grè, e posate in modo tale da lasciare alcune fughe più larghe per scoraggiare atti di vandalismo da parte di “graffitari”. Questi stessi muri bassi costituiscono il parapetto necessario a proteggere i dislivelli presenti in questa parte del parco. Le aree di sosta che si trovano invece nella parte di parco che affianca il Naviglio Grande non necessitano di una separazione così netta, né della protezione dei dislivelli, mancando questi totalmente.

In tutto il parco, all'interno delle zone di sosta, sono contenuti dei recinti in cemento dalla forma allungata e smussata ai lati che percorrono tutta la lunghezza dell'area che li contiene. I volumi in cemento, alti 45 cm e larghi 280 cm, sono internamente cavi, e costituiscono quindi dei perimetri. Possono assumere diverse valenze. La loro funzione principale è quella di accogliere, al loro interno, la vegetazione del parco; sono quindi dei terrapieni in cui vengono piantumati alberi, arbusti e fiori. Altra funzione fondamentale dei volumi è costituire le sedute del parco. In questi casi il volume non è completo, ma metà, e rifinito con una seduta costituita da blocchi in legno, diventa una panchina.

I blocchi in legno sono parzialmente inseriti nel cemento, e distanziati l'uno dall'altro. Sporgono da entrambi i lati del volume per lasciare una cavità per i piedi, e permettere quindi una seduta più comoda. Spesso la funzione di panchina e quella di terrapieno convivono, in questo caso la seduta in legno spoggerà da un solo lato rispetto al volume. La forma dei volumi può, in alcuni casi, costituire semplicemente un cambio di materiale a pavimento, identificando così una superficie protetta ma aperta e in continuità col resto del parco.

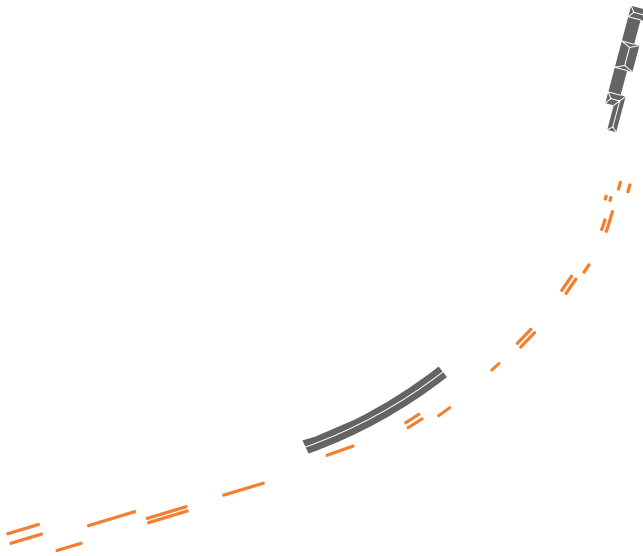
L'intero paesaggio del parco è quindi costituito dalla ripetizione dei volumi in cemento, che grazie alla varietà dei materiali con cui entrano a contatto riescono a costituire un insieme omogeneo ma non noioso.

Lo scenario notturno del parco è affidato proprio ai volumi in cemento. Sul loro fianco esterno sono infatti installate una serie di lampade, che puntate verso il basso, circoscrivono un alone luminoso che produce una tenue luce d'ambiente segnalando anche la posizione dei volumi.

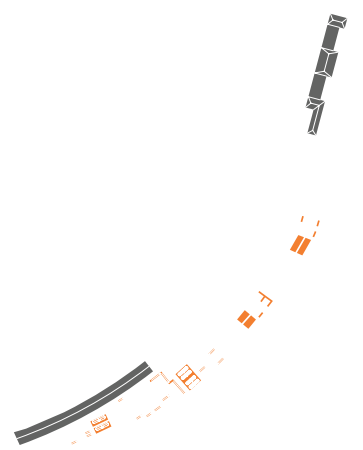
All'interno del parco, nella sola parte che presenta dei dislivelli, si inseriscono dei punti di discesa diretti che portano da via Valenza alla piazza lineare. Queste aree sono costituite da rampe continue, all'interno delle quali vengono inseriti centralmente alcuni volumi in cemento, non cavi, ma gradinati. Lateralmente dei varchi di larghezza 150 cm permettono, a chi non volesse utilizzare le scale, di scendere attraverso la rampa. Non avendo avuto la possibilità di mantenere sempre una pendenza inferiore al 5%, alcune di queste rampe non possono essere utilizzate da persone disabili. Sono quindi state inserite nelle vicinanze dei punti di discesa altre rampe con pendenza adeguata alla funzione richiesta.



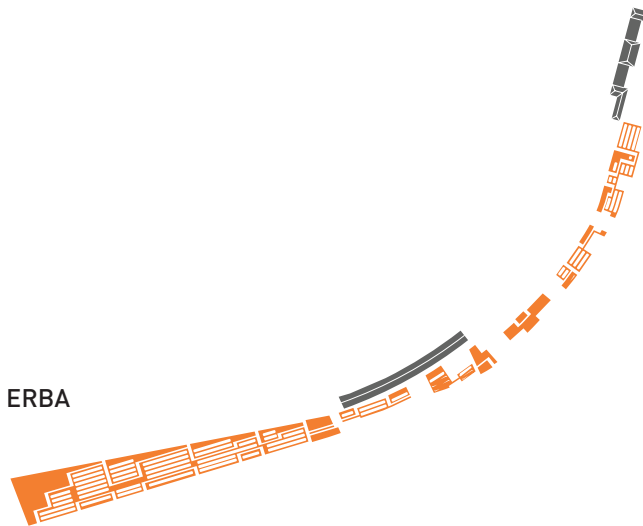
## PANCHE



## RAMPE E SCALE

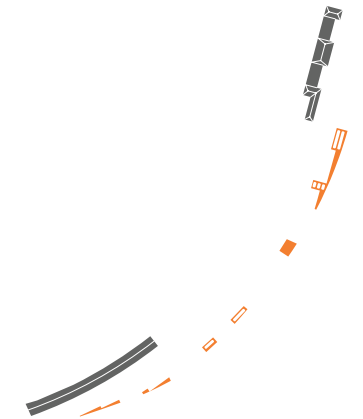


## PAVIMENTAZIONE ERBOSA

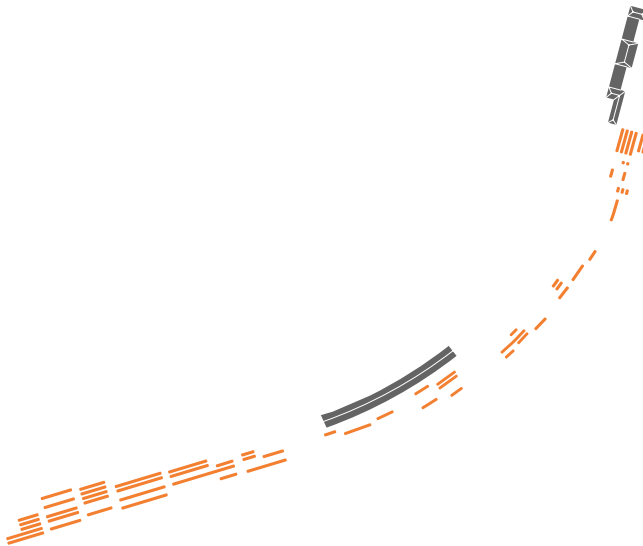


ERBA

## PAVIMENTAZIONE CIOTOLI

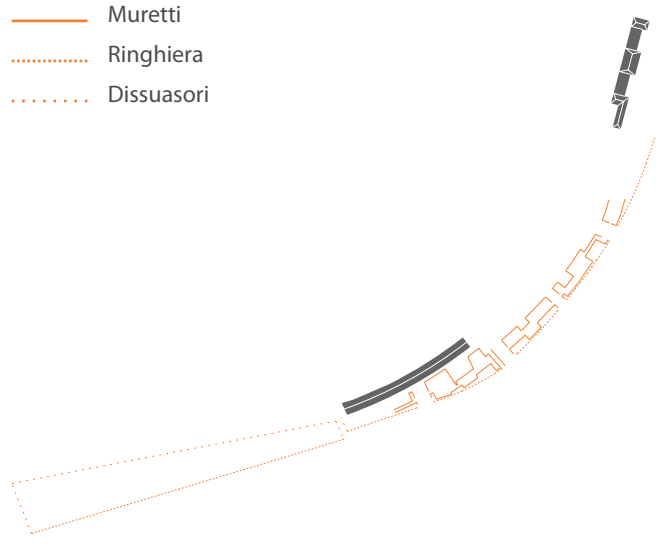


## VEGETAZIONE

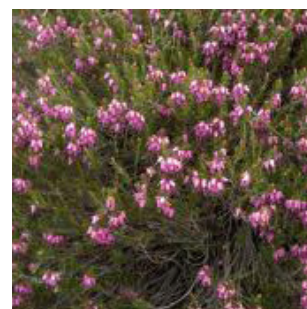
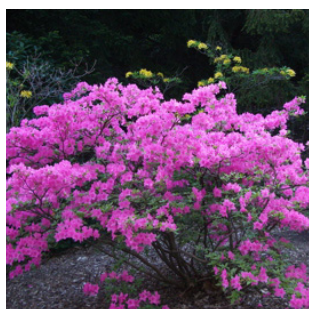
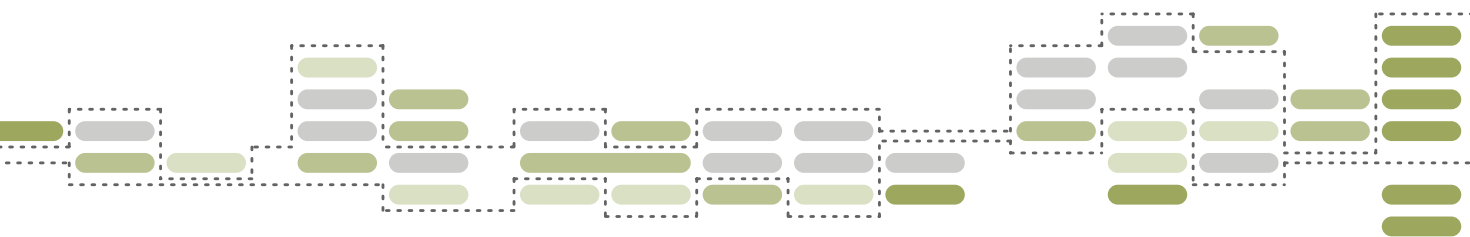


## PROTEZIONI

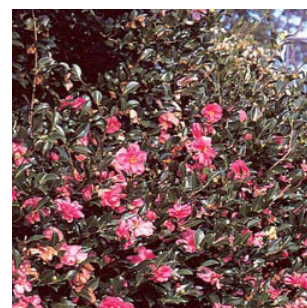
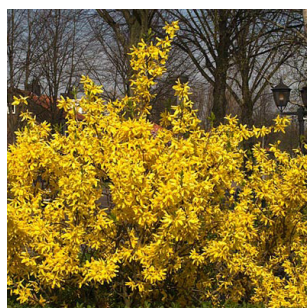
- Muretti
- ..... Ringhiera
- ..... Dissuasori







## FIORITURA ESSENZE ARBUSTIVE



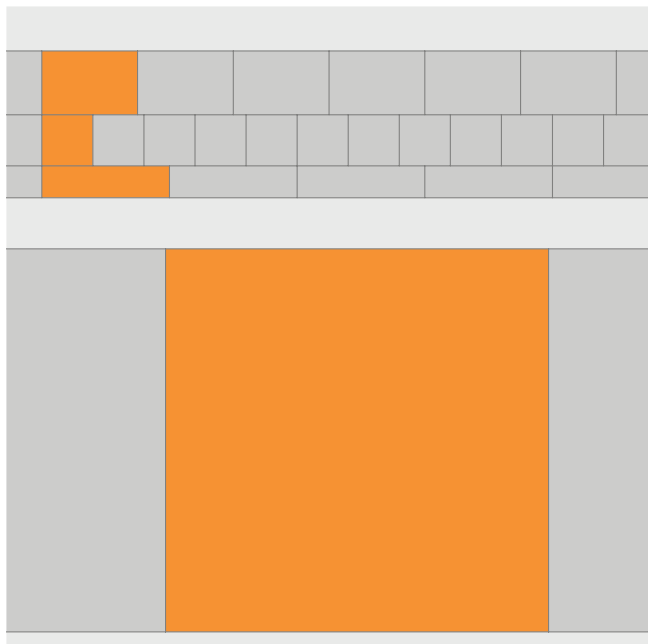
sia primaverili; la loro funzione principale non è quindi l'ombreggiatura, ma invece la creazione del paesaggio floreale del parco. Le specie arbustive a fioritura primaverile sono: Lavanda, Forsythia, Rododendro, Azalea, Erica melanthera. In particolare Azalea ed Erica sono specie sempreverdi. Le specie che invece hanno fioritura invernale sono: Amamelide, Sarcococca Confusa, Camelia Sasanqua. Tutte, tranne l'Amamelide sono arbusti sempreverdi.

Tutte le specie vegetali selezionate sono sufficientemente resistenti alle gelate invernali e a periodi di siccità, e non necessitano di ulteriori particolari cure. Prevediamo però alcuni interventi di manutenzione relativi, ad esempio, al periodo di potatura o alla piantumazione di nuovi bulbi.

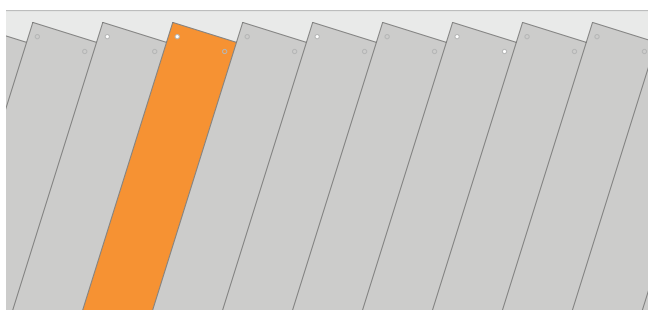




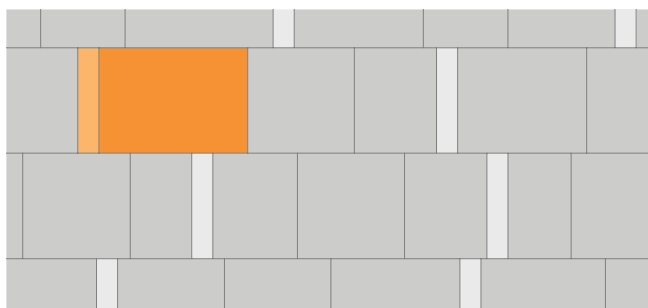




## POSA MATERIALI LAPIDEI PERCORSI PEDONALI



## POSA DOGHE IN LEGNO



## POSA LASTRE DI CEPPO DI GRÈ

### 6.8 MATERIALI E ILLUMINAZIONE

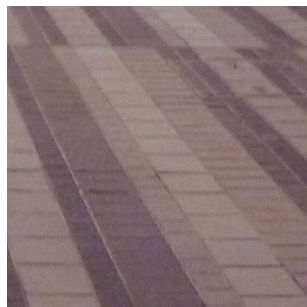
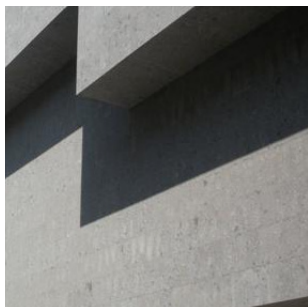
I materiali che caratterizzano il parco lineare sono tutti naturali; per selezionarli ci siamo avvalsi della medesima regola che ci ha guidati progettando la piazza lineare (vedi cap. 5.6). I materiali, quindi, appartengono alla tradizione milanese, come la vegetazione. Anche in questa parte del progetto abbiamo dato ampio respiro all'uso della pietra naturale per le sue caratteristiche di resistenza e durabilità.

I percorsi pedonali, gettati in cemento, sono lastricati con lastre di arenaria colombino 60x60 cm con finitura rigata per risultare anti sdrucciolo, e posate secondo schemi variabili sui 150 cm di larghezza della strada. L'arenaria è una pietra di colore grigio costituita da quarzo, feldspato, muscovite, matrice argillosa e cemento di calcite spatica. Fino all'inizio del XX secolo veniva cavata a Malnate, in provincia di Como, e utilizzata per concii, stipiti, pilastri, davanzali, mensole e camini<sup>1</sup>. Il

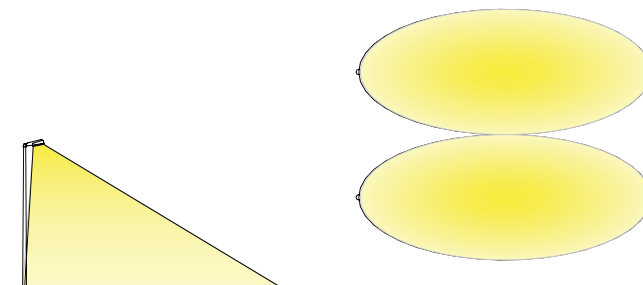
cordolo laterale delle strade pedonali è invece costituito in granito. Il cordolo è costituito da tre fasce parallele di granito, ognuna con un colore e un formato differente, che vengono posate in linee da 400 cm, variando la loro posizione. Il granito è una roccia magmatica costituita da quarzo, ortoclasio, muscovite, biotite. L'impiego è solitamente limitato alle cordonature ed ai lastricati stradali di Milano. La parte dei percorsi pedonali che segnala l'accesso alle aree di sosta è invece costituita da doghe di legno di Tali. Le doghe, 20x175 cm trattate per esterni, sono posate in obliquo rispetto al percorso pedonale e indirizzano verso i volumi in cemento. Pur trovandoci in un contesto costituito da materiali così tradizionali, abbiamo comunque preferito scegliere un'essenza di legno importata per le migliori prestazioni che può garantire rispetto ad un legno italiano o europeo. Il legno di Tali è africano, originario della fascia equatoriale della Nuova Guinea e del Congo.



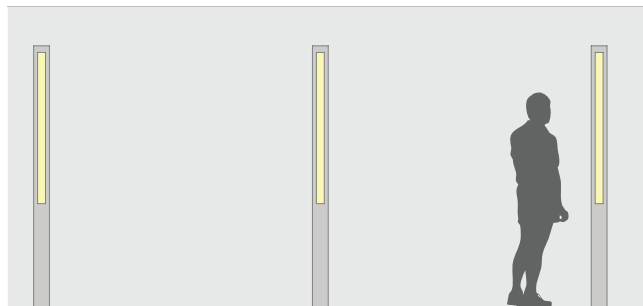
## MATERIALI



## ILLUMINAZIONE GENERALE



## ILLUMINAZIONE LUNGO IL NAVIGLIO

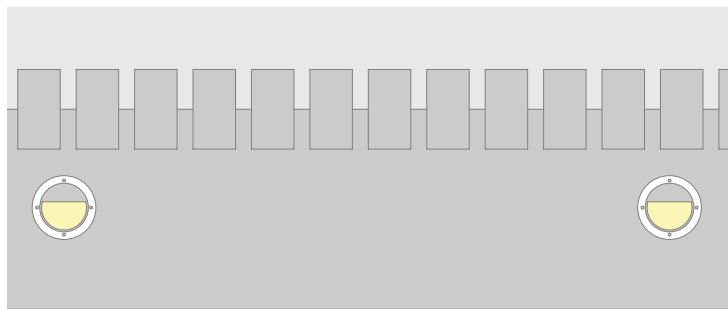
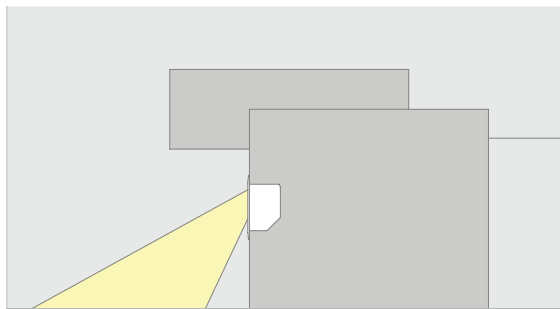


Per questo tipo di legname è garantita la certificazione della FSC (Forest Stewardship Council) che identifica i prodotti contenenti legno proveniente da foreste gestite in maniera corretta e responsabile secondo rigorosi standard ambientali, sociali ed economici.

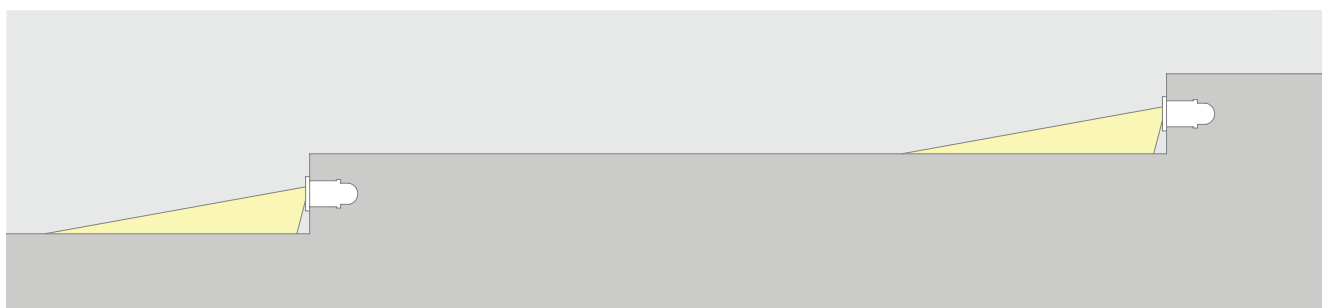
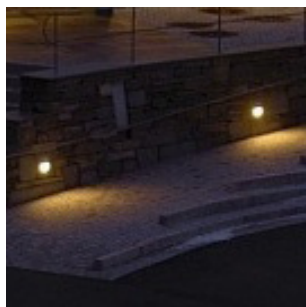
Un materiale particolarmente tipico della città utilizzato nel nostro progetto è il ceppo di Grè, che abbiamo scelto di utilizzare per il rivestimento dei muri bassi che circoscrivono le aree di sosta nella parte di parco scandita dai dislivelli. Le lastre hanno un'altezza di 20 cm, e sono posate a correre. Per rendere la superficie irregolare, in modo tale da non essere oggetto di vandalismo da parte di "graffitari", abbiamo scelto di mantenere una larghezza di fuga molto ampia, 6 cm, a intervalli regolari. Il ceppo è una pietra sedimentaria dalla grana molto variabile; i suoi componenti sono quarzo, calcite e silicati con cemento calcitico. "Può essere considerato come il materiale lapideo più utilizzato per le costruzioni

milanesi sia dal punto di vista quantitativo che da quello cronologico. Nel periodo romano costituì il materiale più resistente e adatto alle costruzioni con grandi blocchi: ad esempio nell'anfiteatro, nel teatro e nel circo. È poi documentato nell'età comunale, accompagnato al laterizio, al Serizzo ed al Ghiandone: ad esempio nelle murature della Loggia dei Mercanti e di numerose chiese romaniche. Dopo un calo di interesse nel Rinascimento, la pietra tornò ad essere impiegata nel secolo XVI: palazzi dei Giureconsulti, Marino, degli Omenoni; chiese di San Lorenzo, San Sebastiano e Sant'Alessandro. Nel secolo XVIII e nel periodo napoleonico il ceppo fu spesso abbinato alle superfici intonacate, come nel palazzo Litta e nell'Arena civica" 2.

Il paesaggio notturno del parco lineare è scandito dall'illuminazione puntuale e discreta prodotta dalle lampade installate sui volumi in cemento, aloni luminosi



## ILLUMINAZIONE PANCHE



## ILLUMINAZIONE SCALE

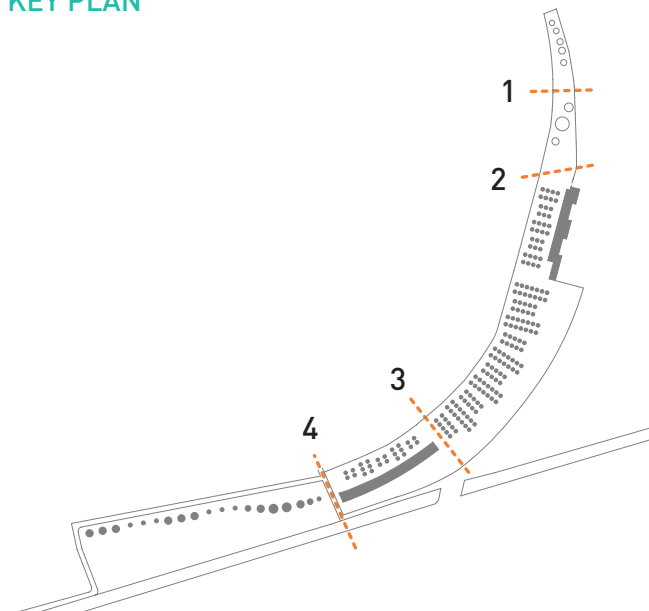


dalle forme curve e allungate. Gli apparecchi utilizzati sono piccole lampade LED tonde di diametro 95mm incassate nei volumi in cemento, e sono dotati di un sistema ottico con riflettore asimmetrico, senza luce diretta grazie alla schermatura LED ottimizzata. Le lampade scelte sono del tipo “Axis Walklight”, prodotte dalla Ercò.

La luce d’ambiente necessaria a rendere sicura l’area del parco è invece garantita dalla presenza di lampioni, sia lungo i due percorsi pedonali interni, sia lungo il percorso pedonale che costeggia il parco e la strada. Per l’illuminazione interna del parco abbiamo scelto delle lampade con ottica flood, che garantiscono un flusso luminoso ampio ed uniforme appositamente studiato per l’illuminazione di aree verdi, piazze, spazi di passaggio e zone comuni. Il sistema di riferimento è simile al Platea LED della ditta iGuzzini. Gli apparecchi sono posizionati sul bordo dei percorsi pedonali, e direzionati

in modo da illuminare uniformemente tutte le aree. Per l’illuminazione di via Valenza e del marciapiede pedonale che giace sul bordo del parco, abbiamo invece scelto lampade con ottica asimmetrica a 45°, simili al tipo iRoad, sempre prodotto dalla iGuzzini. Queste lampade sono appositamente studiate per l’illuminazione di piani stradali e di grandi aree ad uso pubblico e privato. Le ottiche sottoposte ad un particolare trattamento, sono inattaccabili dagli agenti atmosferici e mantengono inalterate le proprie capacità operative. Gli elementi luminosi che scandiscono l’ultimo tratto del percorso pedonale che porta al limite sud del parco sono colonne in metallo alte 135cm con installata una lampada LED, per garantire un’elevata efficienza luminosa e un notevole risparmio energetico ed economico. Un apparecchio tipo “Zyl”, prodotto dalla iGuzzini, assicura un’emissione luminosa naturale e diffusa.

## KEY PLAN



### 7. GLI ATTRAVERSAMENTI

Pur manifestando apertamente il proprio carattere di spazio lineare continuo, dalla planimetria dell'esistente emerge come l'ipotesi di una continuità fra i due brani di città che lo scalo attualmente separa, fosse già stata considerata negli assetti urbanistici che in passato hanno coinvolto quest'area. Ciò si traduce infatti in una potenziale corrispondenza tra le vie che si interrompono ai due lati, una volta raggiunto il muro di confine. Da nord, le possibilità di creare una congiunzione riguardano soprattutto Via Voghera con Via Bobbio, poi Via Tortona con Via Barbavara e Corso Genova, e ancora Via Bugatti con il ponte di attraversamento sul Naviglio Grande, per concludere con Via Bergognone, collegabile con l'Alzaia del Naviglio Grande e verosimilmente oltre con la Ripa di Porta Ticinese, più vicina a Via Bergognone in termini di ampiezza e di conseguente capacità di smaltimento dei flussi.

Di fronte dunque alla decisione progettuale di rendere l'area dello scalo un territorio di decongestione urbana, e alla luce delle effettive carenze per quanto riguarda l'accessibilità soprattutto pedonale dei due quartieri, la soluzione intrapresa è stata quella di confrontarsi proprio con le possibilità che il tessuto stesso offriva. La riorganizzazione dei flussi attraverso la città si concentra fundamentalmente, nel progetto, sulla percorribilità ciclopedonale. Questo avviene innanzitutto perché il territorio progettato si pone come spazio pubblico a disposizione esclusivamente di una fruibilità lenta. Di conseguenza, l'eventuale introduzione di un'attraversabilità automobilistica implicherebbe una nuova, seppur differente, "invasione del mezzo meccanico", mentre spazialmente frazionerebbe l'area in maniera molto marcata, tradendo i punti cardine a partire dai quali il progetto si compie. In secondo luogo, l'indubbia problematica costituita dalla gestione del traffico automobilistico di Milano, necessiterebbe di un intervento ben più complesso e sistematico rispetto alle

specificità affrontate in questo progetto di Tesi.

#### 7.1 DISEGNO

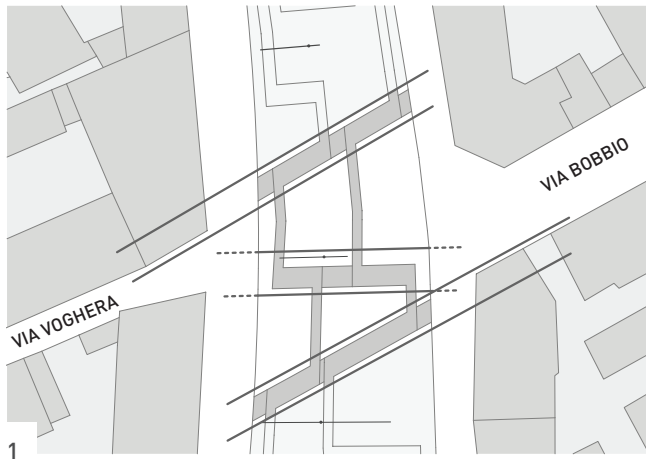
La nuova percorribilità degli spazi prevede che, in corrispondenza dei punti strategici precedentemente individuati, si determini non tanto un taglio lineare a marcare il percorso di attraversamento pedonale, quanto un vero e proprio "ambiente" utile alla separazione ed al contempo al collegamento, leggibile sia nella percorrenza cittadina che nella fruizione dello spazio interno. Gli "spazi di attraversabilità" così delineati, collegano dunque i due quartieri pur senza determinarne una fusione, mentre nel territorio interno segnano il passaggio tra funzioni differenti: l'attraversamento collocato presso le vie Voghera, Bobbio, Tortona e Barbavara separa la Piazza mercato dai giardini dell'estremità nord; quello in via Bugatti si colloca fra due anelli per la circolazione dei furgoni, mentre quello di Via Bergognone marca l'importante confine tra la Piazza mercato e il parcheggio.

Gli "spazi di attraversabilità" rimangono contenuti all'interno degli attuali confini dello scalo ferroviario. Proprio per questo, il disegno che li delimita dipende strettamente dalle geometrie e dalle preesistenze dell'area. Esso si compone sulla base di assi offerti di volta in volta dallo spazio stesso e riproposti a terra, quali ad esempio la maglia della linea di trazione elettrica, oppure le linee di prolungamento di strade esterne ed edifici, che si intersecano poi inevitabilmente con i due percorsi pedonali del parco lineare.

Le superfici così individuate e dedicate alla nuova attraversabilità, si presentano dunque come "lingue verdi" inserite nello spazio.

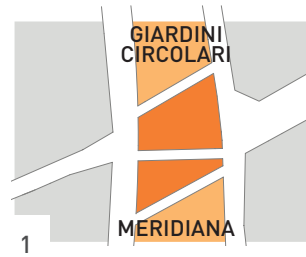


## RAPPORTO COL TESSUTO URBANO



**Imm. 1.** Via Voghera con Via Bobbio  
prolungamento della sponda sinistra di via Voghera  
prolungamento della sponda sinistra di via Bobbio  
proiezione a terra del traverso della linea di trazione elettrica soprastante.

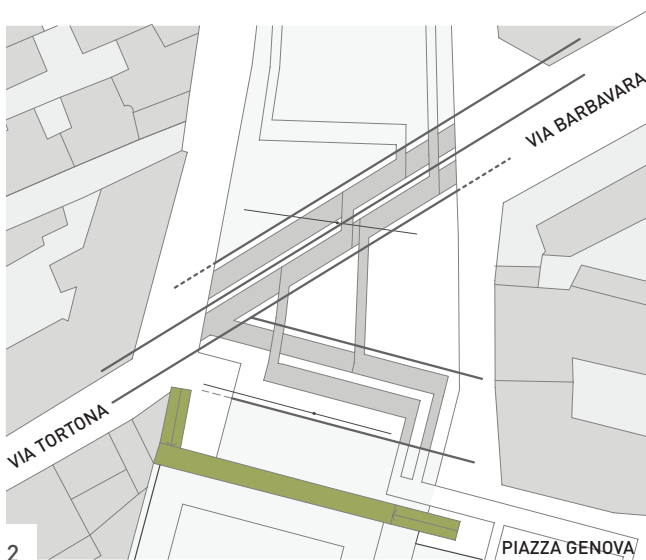
## AMBIENTAZIONE INTERNA



118

**Imm. 2.** Via Tortona con via Barbavara  
prolungamento della sponda sinistra di via Tortona  
prolungamento della sponda destra di via Barbavara  
proiezione a terra del ponte metallico sopraelevato di attraversamento pedonale.

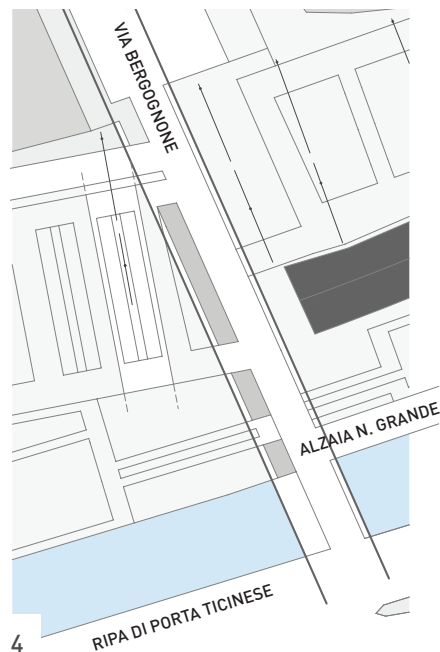
## RAPPORTO COL TESSUTO URBANO



## AMBIENTAZIONE INTERNA



## RAPPORTO COL TESSUTO URBANO



## AMBIENTAZIONE INTERNA



**Imm. 3.** via Bugatti con ponte di attraversamento sul Naviglio Grande  
prolungamento della sponda destra di via Bugatti  
prolungamento del lato corto dell'ex Edificio di rimessaggio.

**Imm. 4.** via Bergognone con Alzaia Naviglio Grande  
prolungamento della sponda destra di via Bergognone,  
coincidente con il prolungamento del lato corto dell'ex  
Edificio di rimessaggio.

## 7.2 QUALITÀ DEGLI SPAZI

Se la modalità di disegno degli attraversamenti ne determina una composizione finale di volta in volta differente, non prevede invece variazioni la loro caratterizzazione spaziale.

I tagli pedonali si fondono necessariamente con i percorsi che delimitano e formano il parco lineare. Così facendo, in corrispondenza degli “spazi di attraversabilità” questi ultimi tracciano la propria linea spezzata sovrapponendosi agli assi, e stabilendo così una continuità fra percorribilità longitudinale e trasversale. Dove invece non avviene sovrapposizione tra percorso pedonale ed asse cittadino, quest’ultimo viene tuttavia mantenuto leggibile e percorribile mediante un cambio di materiale che ne lasci visibile il ruolo di “linea di costruzione”.

Le superfici disegnate dallo snodarsi dei percorsi pedonali individuano invece delle superfici erbose, rialzate rispetto alle passeggiate per mezzo di un cordolo di 14 cm di altezza. Poiché inoltre i nuovi attraversamenti intercettano la Piazza mercato, viene prolungata anche sulle aree verdi la suddivisione in fasce longitudinali che collabora con il reticolo fotovoltaico nel disegno a terra della distribuzione del mercato. Se tuttavia nella Piazza mercato il disegno è determinato da profili metallici inseriti nella pavimentazione, in questo caso essi diventano porzioni sterrate, sorta di “sentieri” all’interno del verde, che cessano dunque di essere un disegno a terra per diventare “spazio” a tutti gli effetti.

## 7.3 IL CASO DI VIA BERGOGNONE

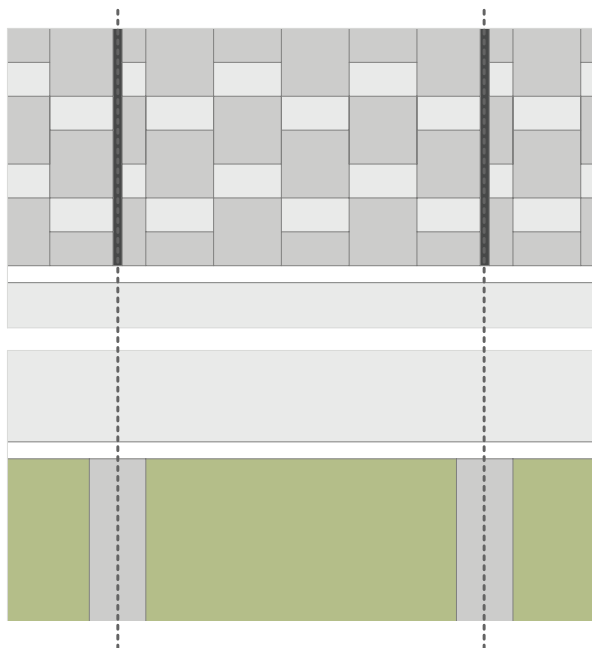
Merita un paragrafo a parte l’apertura dello “spazio di attraversabilità” collocato ipotizzando di prolungare la sede stradale di via Bergognone. La nuova percorribilità infatti qui non coinvolge soltanto i flussi pedonali ma anche quelli automobilistici, in quanto proprio lungo questo asse si collocano, oltre ad uno degli

accessi per i furgoni nei giorni di mercato, anche gli accessi al parcheggio cittadino (vedi capitolo 9). Questi ultimi si collocano in modo da essere raggiungibili sia provenendo proprio da Via Bergognone, sia dal lato opposto, e cioè dall’Alzaia del Naviglio Grande, in modo da poter distribuire su due fronti il traffico lento in corrispondenza di un’area in grado di accogliere 340 automobili.

Prolungando poi l’asse di Via Bergognone oltre il Naviglio Grande per mezzo di un ponte, è possibile ridistribuire ulteriormente la viabilità della zona. La riorganizzazione dei flussi per questa porzione di spazio è dunque avvenuta in funzione del parcheggio cittadino, piuttosto che nell’ottica di una vera e propria riorganizzazione del traffico automobilistico.

Risulta particolarmente evidente in corrispondenza di questo “spazio di attraversabilità” come l’area interna si sia determinata anche in funzione del tessuto urbano, ma come pure a ciò consegua una rivoluzione sull’esterno; rispetto al territorio dello scalo infatti, l’asse di Via Bergognone marca il passaggio tra la curvatura dell’area da un lato, e il rettilineo verso San Cristoforo dall’altro; nel progetto invece indica il cambio di funzione, da Piazza mercato a parcheggio cittadino. Contemporaneamente, avviene che rispetto all’esterno proprio questo importante confine venga segnato dal più ampio dei viali che arrivano a scontrarsi con lo scalo ferroviario (20 metri di larghezza della sede stradale, compreso lo spartitraffico centrale completo di parcheggi, affiancata su entrambi i lati da un marciapiede di 7 metri di larghezza), e che di conseguenza si offre inevitabilmente come migliore candidato per coinvolgere almeno in parte i flussi automobilistici.





#### PAVIMENTAZIONE DI FONDO

Lastre di beola bianca

Finitura superficiale: spazzolatura

Dimensioni: 60 x 60 cm - 60 x 30 cm

#### BANDE LONGITUDINALI

Profili metallici a pavimento

Larghezza 8 cm

#### MANTO ERBOSO

Erba di campo

#### CAMMINEMENTI LONGITUDINALI

Terra battuta

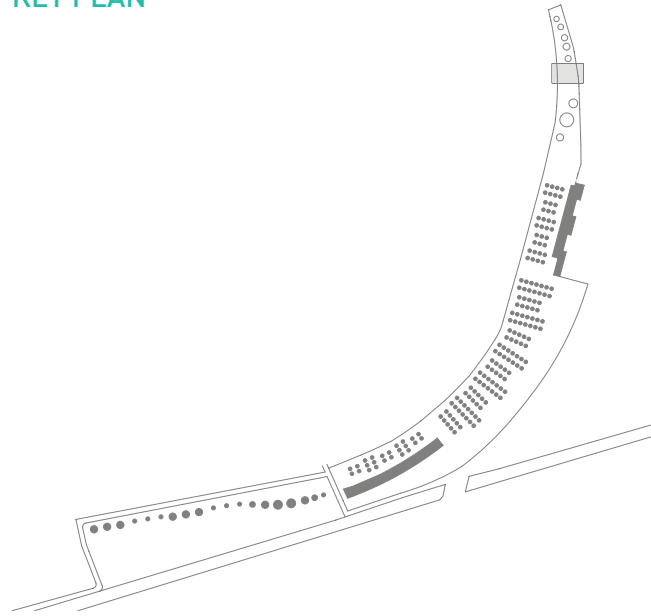
Larghezza 50 cm

### 7.4 MATERIALI E ILLUMINAZIONE

Come accennato nel paragrafo 7.2, un cambio di materiale permette di leggere il disegno degli assi di attraversamento pedonale rispetto allo snodarsi dei due percorsi interni. I primi, dalla larghezza costante di 3.2 metri, si presentano come viali di ghiaia; le porzioni che invece incrociano i percorsi pedonali, si fondono con essi, e ne ereditano la caratterizzazione materica: un fondo di calcestruzzo gettato in opera, nel quale si inseriscono lastre rigate di arenaria colombino, di dimensioni 60 x 60 cm, a marcare i cambi di direzione. La differenza di “grana” conseguente alle due tipologie di finitura, determina l’identificabilità di un percorso privilegiato, rispetto a quello, per così dire, leggermente più “accidentato” individuato dalla ghiaia. Le superfici verdi interne invece, vengono piantumate con erbe di campo e, assieme ai tagli orizzontali lasciati sterrati, determinano un paesaggio incolto, dunque dalla percorribilità più lenta rispetto ai percorsi pedonali principali.

Il cordolo di 14 cm utile a rialzare le superfici verdi rispetto al piano di camminamento della piazza, è necessario anche per ospitare l’illuminazione puntiforme per gli attraversamenti, costituita dai medesimi apparecchi ad incasso utilizzati per le scale di accesso dalla strada alla piazza (vedi capitolo 6.8), e collocati qui ogni 2 metri. Spazialmente ciò determina così l’individuazione di “tratti di luce” lungo gli assi di attraversamento pedonale, ove questi intercettano i percorsi interni.

## KEY PLAN



### 8. LO SPAZIO DI TESTA

Le due linee che descrivono lo spazio dello scalo si avvicinano progressivamente, fino a chiudersi, una volta superato l'Edificio della Stazione, e descrivendo così la geometria del limite di questo territorio, il cui ruolo lungo la via ferrata è attualmente quello di capolinea per la tratta Milano-Mortara. Proprio per questo, lo spazio si interrompe trasversalmente contro una barriera muraria che marca contemporaneamente l'inizio di alcune proprietà private.

Il limite laterale invece, è attualmente segnato dal muro perimetrale che chiude lo scalo rispetto all'esterno. Nel progetto, il suo abbattimento su entrambi i lati viene a determinare una potenziale fusione totale con la città, soprattutto perché, contrariamente a quanto accade lungo il restante confine dello scalo, su questo tratto non insiste alcuna barriera fisica quale quella del dislivello oppure del Naviglio a suggerire un affaccio privilegiato o a proporsi come "filtro". Diventa dunque estremamente rilevante qui il ruolo della linea per la trazione elettrica, che pare in questo tratto invadere lo spazio cittadino e contemporaneamente "contenere" sotto di sé le funzioni della piazza.

Questo tratto conclusivo dello spazio di progetto, si distende a partire dal muro di

### 8.2 I GIARDINI CIRCOLARI

I sette giardini circolari costituiscono l'eredità delle aiuole che si susseguono attraverso il Parco lineare; da queste traggono dunque parzialmente le qualità materiche e dimensionali. La differenza principale fra le due realtà risiede tuttavia nella volontà, nella selezione delle essenze, di attribuire ai giardini circolari la capacità di comporre uno con l'altro un racconto unitario. La scelta progettuale è stata perciò quella di piantumare ogni elemento con una fra sette erbe aromatiche ed officinali locali, a costituire una sorta di regalo alla città di Milano ed ai suoi cittadini; salvia, rosmarino, timo, malva, menta, alloro e cardo sono infatti alcune fra le erbe più utilizzate in cucina ed in generale nell'ambito domestico.

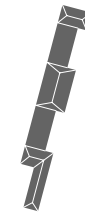
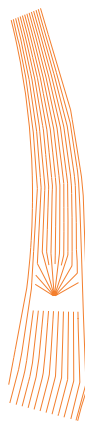
I giardini sono individuati da un contenimento murario in calcestruzzo dell'altezza di 45 cm, e presentano un diametro di 8 metri ciascuno.



GIARDINI  
CIRCOLARI



BANDING



PIETRA



GHIAIA



PERCORSI  
PEDONALI



VERDE





### 8.3 LA MERIDIANA

Lungo la successione dei giardini, si inserisce uno spazio circolare differente, ossia una meridiana, in grado così di individuare una funzione specifica all'interno dello "spazio di testa", e dal valore fortemente simbolico all'interno di una piazza ed ancor di più all'interno di uno spazio come quello di una ex stazione ferroviaria, dove il "fattore tempo" è motore dell'intero sistema.

Parallelamente, proprio in questa porzione di spazio che si pone come origine dell'intero territorio dello scalo, si è voluto individuare un "punto di giunzione", seppur figurato, fra i due piani orizzontali generatori del progetto. Individuando infatti lo gnomone della meridiana in uno dei pali per la linea di trazione elettrica, e costruendovi attorno il relativo quadrante, accade che l'ombra del tetto orizzontale si renda "leggibile", e sia in grado di suggerire una più affascinante lettura anche dello spazio complessivo. La meridiana dunque non si pone come oggetto a sé stante, bensì si costruisce manipolando alcuni elementi offerti dallo spazio, primo fra tutti il palo – gnomone. Allo stesso modo, il disegno a terra del quadrante si compone variando, in corrispondenza dell'area circolare della meridiana, il tracciato

continuo dei profili metallici a terra, che vengono infatti fatti convergere verso lo gnomone per poi riallontanarsi assumendo ciascuno l'inclinazione necessaria al corretto disegno delle linee orarie. Lo spazio della meridiana perde necessariamente parte della tridimensionalità dei giardini circolari, presentandosi come una superficie uniforme, in calcestruzzo gettato in opera, e chiara, per facilitare la lettura dell'ombra. La figura è perimetrata da un cordolo in calcestruzzo, di sezione 15 x 60 cm, che individua così un gradino a permettere l'accesso nello spazio della meridiana. Questa diventa così una "piazza nella piazza", dato anche il consistente diametro di 17 metri.

Complessivamente lo "spazio di testa" eredita, per la pavimentazione di fondo, gli stessi materiali e le stesse pose che caratterizzano la Piazza Mercato. Lo stesso avviene per i percorsi pedonali, in calcestruzzo e arenaria colombino (vedi capitolo 5.6).

Poiché lungo questo tratto si verifica una sensibile fusione con la città, la piantumazione di alberi di taglio, disposti ogni 10 metri lungo il vecchio perimetro murato, collabora con il tetto fotovoltaico alla lettura della forma dello spazio.



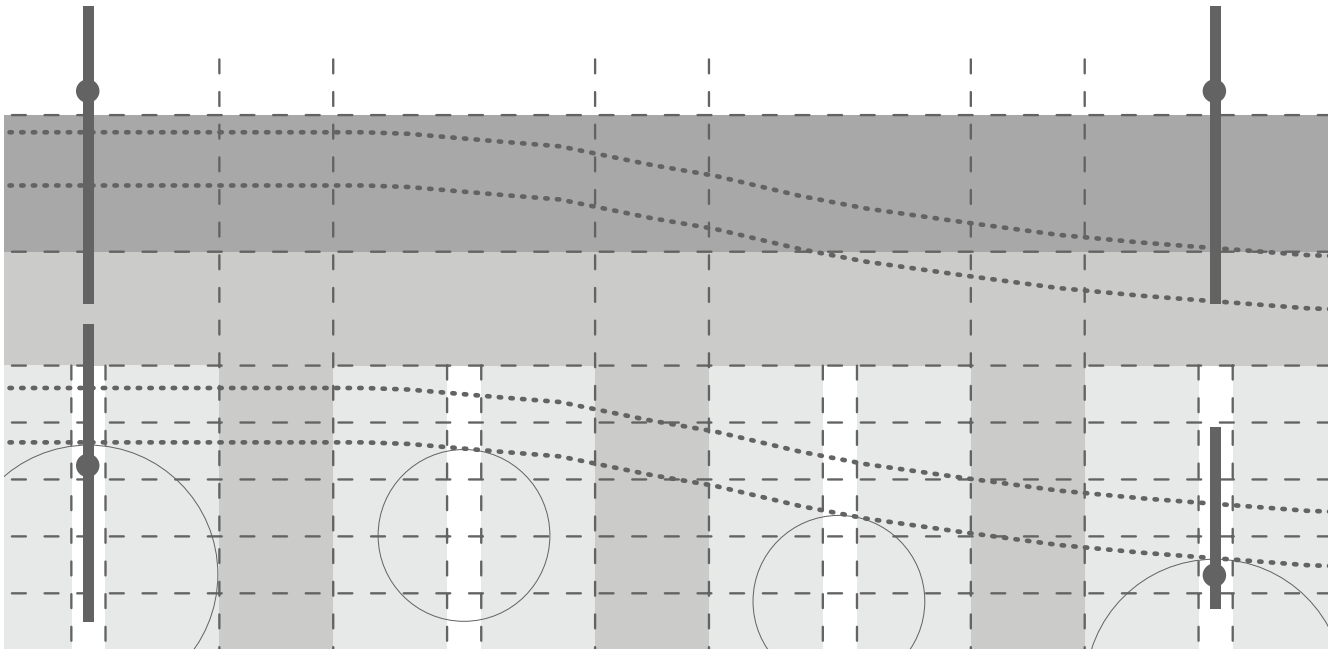
## 9. IL PARCHEGGIO

Attualmente lo scalo di Porta Genova è attrezzato con due ampie aree per la sosta a pagamento, in grado di accogliere in tutto circa 800 auto. Entrambi si stendono lungo una superficie parallela alla linea dei binari, dai quali rimangono ulteriormente separati grazie alla presenza dell'ex Edificio di rimessaggio, lo spazio da essi occupato è sostanzialmente continuo, e la separazione avviene solamente grazie all'introduzione di una barriera trasversale in corrispondenza proprio degli Ex Magazzini. Gli accessi si collocano uno direttamente in Piazza Genova, e uno al capo opposto dell'area, lungo l'Alzaia del Naviglio Grande. L'accesso è dunque possibile soltanto dal fronte del quartiere dei Navigli. È proprio in questa seconda area di parcheggio, attualmente chiusa all'utilizzo da parte dei cittadini, che si svolge settimanalmente la Fiera di Sinigaglia. La chiusura al di fuori di questo lasso temporaneo è imputabile al fatto che entrambi gli spazi siano soggetti a problematiche legate alla criminalità, favorita dalla discreta protezione offerta dal dislivello e dal muro perimetrale rispetto alla strada, e dagli spazi abbandonati dell'ex Edificio di rimessaggio.

È già stato illustrato come, nel progetto, l'area occupata dai due parcheggi sia stata radicalmente modificata per collocarvi il Parco lineare. L'auspicio è quello che negli anni, spazi di questo tipo si rendano progressivamente superflui per la città di Milano, parallelamente ad un necessario potenziamento della rete del trasporto pubblico, in favore di un utile incremento delle aree verdi. A questa prospettiva si lega dunque la decisione di ridurre drasticamente la capacità dell'area di parcheggio per questo progetto. Alcune caratteristiche dell'area tuttavia, la qualificano come territorio indubbiamente più indicato rispetto ad altre aree cittadine per la sosta auto, fra tutte il fatto che lo scalo si mantenga al di fuori del centro cittadino, pur essendovi ben collegato dai diversi mezzi pubblici che si incrociano presso Piazza Genova. Lo scalo traccia dunque una potenziale barriera, ben organizzata, nei confronti dell'accesso di auto in città. A ciò si lega la decisione di destinare ugualmente a parcheggio un'area in grado di ospitare 350 auto.

La nuova sede si colloca dunque nello spazio che, marcato dal nuovo attraversamento in corrispondenza di Via Bergognone, prosegue al di sotto della linea di trazione elettrica verso San Cristoforo. La scelta è stata effettuata in relazione al fatto che il nuovo "spazio di attraversabilità" fosse il migliore candidato per una percorribilità carrabile oltre che pedonale (vedi capitolo 7.3), e nondimeno perché una tale collocazione stabilisce una continuità spaziale con la Piazza mercato, ugualmente disegnata secondo le necessità della circolazione e della sosta.





## 9.1 DISEGNO

Come accade per il mercato, il parcheggio si distribuisce legandosi fortemente alle geometrie della linea per la trazione elettrica dei treni, traendo da quest'ultima la regola per la collocazione trasversale dei blocchi per la sosta, a scomporre la continuità dello spazio longitudinale.

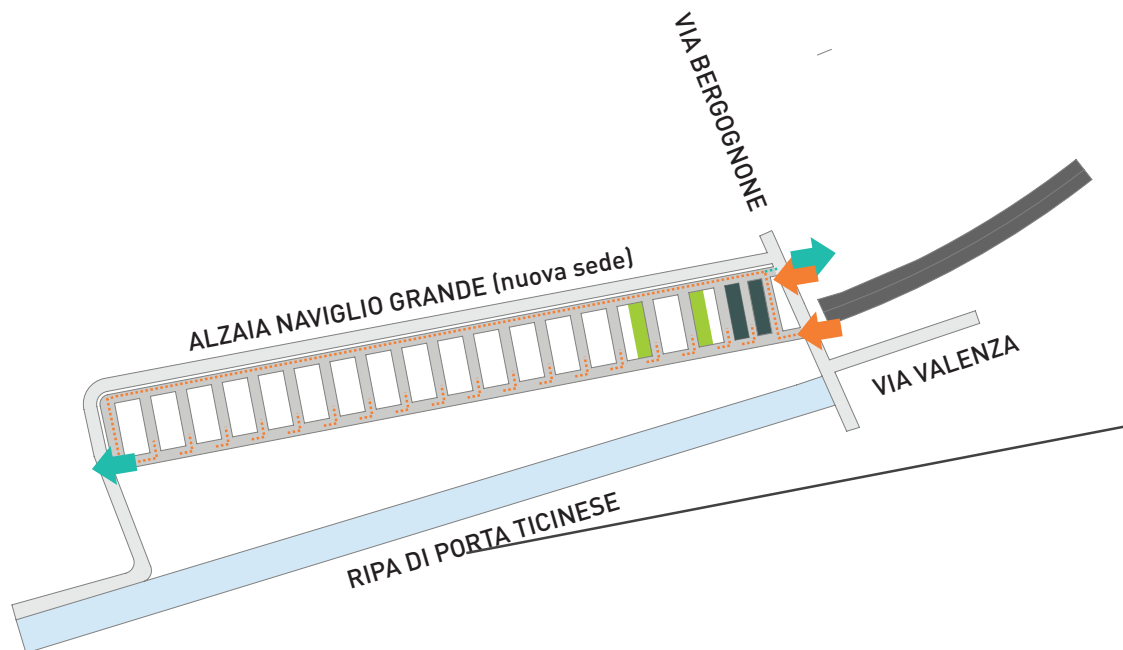
A differenza di quanto accade per il mercato tuttavia, il parcheggio si colloca lungo un tratto di spazio rettilineo, ossia quello coincidente con il restringimento della via ferrata prima di proseguire verso San Cristoforo. Di conseguenza viene qui a mancare la composizione alternata dei blocchi al fine di marcare la curvatura dello spazio, lasciando posto ad una distribuzione uniforme che sottolinei il mutamento della morfologia del territorio.

Distribuiti rispettando la proiezione a terra della maglia tridimensionale della linea per la trazione elettrica, trovano sede 17 blocchi per gli spazi di sosta, dei quali 15 ospitano ciascuno 20 piazzole di dimensione standard (2,5 x 5 metri), uno è destinato ai parcheggi riservati ai disabili e l'ultimo è attrezzato per la sosta dei motocicli. Tra un blocco e l'altro si snodano le corsie per la circolazione interna.

Ciascun blocco è suddiviso su due linee da 10 piazzole ciascuna che si fronteggiano rispetto ad un marciapiede centrale utile a garantire spazi di

## LEGENDA

.....	Proiezione reticolo
- - - - -	Schema pavimentazione
—————	Panche segnaposto
●—————	Trazione elettrica
□	Piazzole mercato
■	Circolazione furgoni
□	Passeggiate mercato
■	Alzaia Naviglio Grande



## 9.2 CIRCOLAZIONE DELLE AUTO

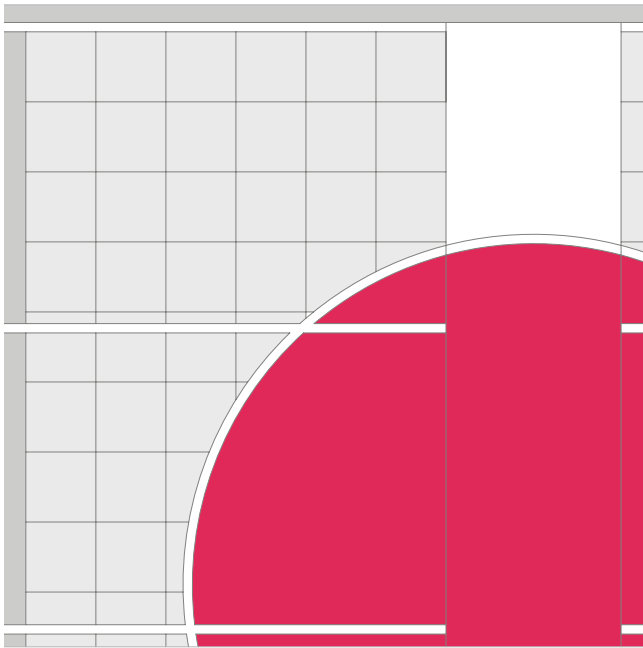
Due sono gli accessi al parcheggio, e sono distribuiti in modo da offrire la possibilità di accesso provenendo da entrambi i quartieri che costeggiano l'area.

Tali ingressi si collocano lungo il nuovo attraversamento carrabile aperto in prossimità di Va Bergognone, e di questi, proprio quello posto in corrispondenza del viale agisce anche come uscita delle auto.

Il progetto dell'attraversamento carrabile è stato utile contemporaneamente allo spostamento della sede stradale dell'Alzaia, in modo da permettere l'affaccio del Parco lineare direttamente sul Naviglio in luogo di quest'ultima. Nel progetto essa viene dunque ricollocata in modo da percorrere un tratto adiacente al lato opposto dello scalo, e svolgendosi di conseguenza al di sotto del tetto fotovoltaico, per poi tornare a raggiungere la sponda del Naviglio una volta oltrepassato lo spazio del parcheggio, che viene così da essa delimitato trasversalmente.

Proprio lungo questo taglio trasversale della strada cittadina si colloca la seconda uscita del parcheggio, che si rivolge dunque al quartiere dei Navigli garantendo la possibilità di usufruire dello spazio. Da entrambi i fronti cittadini.

La circolazione interna al parcheggio utilizza le medesime modalità di flusso del mercato, descrivendo dunque un anello a senso unico di percorrenza antioraria, inframezzato dai tagli trasversali fra i blocchi.



### PAVIMENTAZIONE CARRABILE

CONGLOMERATO BITUMIOSO

### BANDE LONGITUDINALI

PROFILI METALLICI A PAVIMENTO

Larghezza 8 cm

### PAVIMENTAZIONE PIAZZOLE

LASTRE DI PORFIDO

Finitura superficiale: piano naturale

Dimensioni: 60 x 60 cm

### DECORAZIONE PIAZZOLE

CONGLOMERATO BITUMINOSO

Colori giallo e rosso (catalogo SuperBeton)

## 9.3 MATERIALI E ILLUMINAZIONE

Il progetto dei materiali per quest'area si è composto stabilendo un'affinità e una continuità con le geometrie della Piazza mercato.

I cambi di materiale sono infatti utili qui alla lettura dei blocchi di parcheggio rispetto all'anello della circolazione. Questo è così costituito da una superficie asfaltata, rispetto alla pavimentazione delle postazioni, marcata da un rivestimento in lastre di porfido 60 x 60 cm posate a maglia ortogonale.

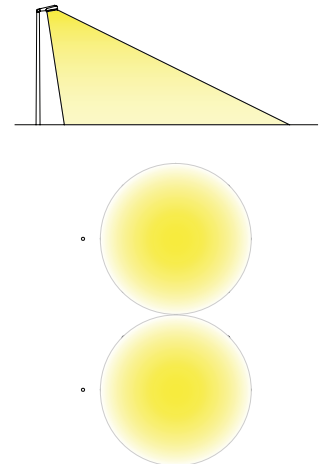
Così come avviene per la Piazza mercato, la suddivisione longitudinale fra le singole piazzole è individuata dai profili in acciaio inseriti a pavimento, con una differente distanza fra gli elementi dell'una e dell'altra area conseguente alle differenti dimensioni delle piazzole.

Una differenza invece più sostanziale tra le due aree contigue è determinata dalla decorazione a pavimento costruita con le forme circolari.

Se infatti nella piazza mercato queste sono utili ad individuare le singole postazioni e contemporaneamente contribuiscono alla lettura della curvatura dello spazio, nell'area di parcheggio le forme circolari (in conglomerato bituminoso rosso) sono collocate in ogni blocco assecondando il tracciato per la linea della trazione elettrica, che in questo punto è caratterizzata

da una riduzione del numero di fili in corrispondenza del restringimento dei binari verso San Cristoforo.

## ILLUMINAZIONE GENERALE





## 10. L'INTERVENTO SUGLI EDIFICI

*Lo scalo di Porta Genova si presenta come uno spazio completamente aperto, privo di tettoie a riparo di treni e passeggeri.*

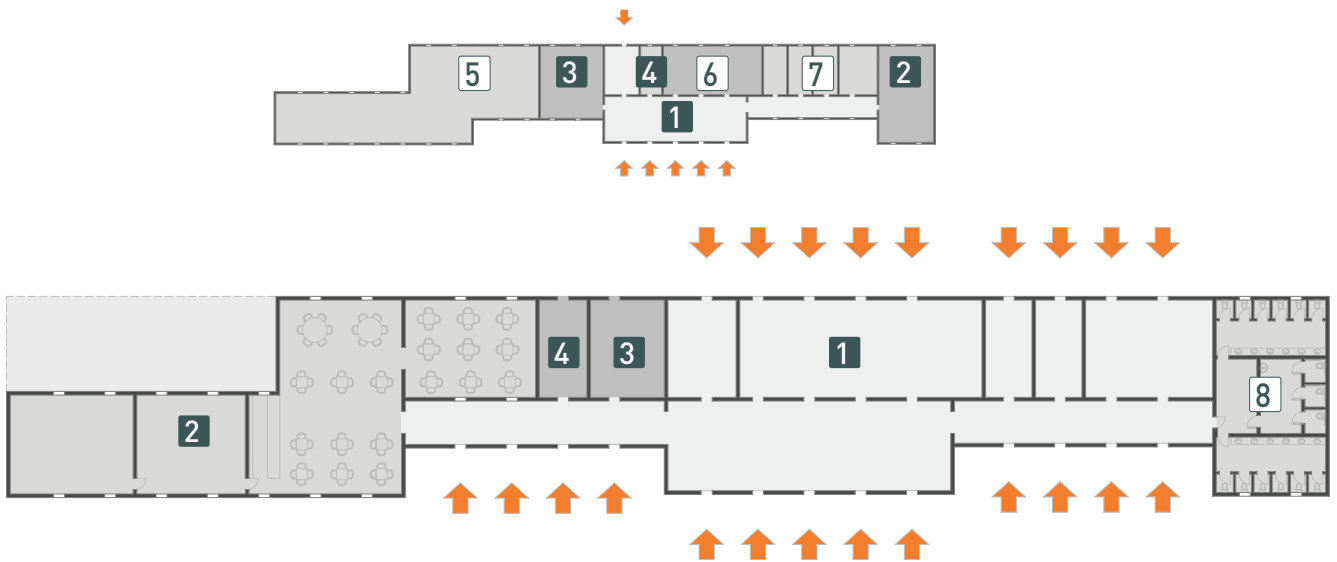
*L'edificio della Stazione e l'ex Edificio di rimessaggio si offrono dunque come "luoghi all'interno del luogo".*

Il primo si affaccia su Piazza Genova, e si estende in larghezza occupandone totalmente uno dei due lati lunghi. Si tratta di un'architettura neoclassica, costituita da due piani divisi in facciata da una fascia continua, e il cui disegno è scandito da un'alternanza di colonne e aperture. L'interno corrispondente, fondamentalmente spoglio, si compone di una successione di stretti spazi di filtro tra piazza e binari, connessi tra loro da un atrio trasversale, ed attrezzate in maniera essenziale per l'attesa dei treni.

L'edificio ospita attualmente quelle che sono le comuni attività di supporto per la stazione, prima fra tutte la biglietteria, suddivisa tra lo sportello per il pubblico e gli uffici, oltre ad un'edicola, un tabacchino, un'agenzia di viaggi ed un bar, collocato ad una delle due estremità dell'edificio. Al lato opposto rispetto al bar invece, trovano sede gli Uffici per il Movimento, ed in generale gli spazi adibiti al controllo della circolazione dei treni. Questa porzione di edificio è costruita in modo da smentirne l'apparente simmetria, e da interrompere la continuità della facciata verso l'interno dell'area.

Nel progetto, il vasto territorio dello scalo attrezzato come piazza cittadina e come sede di mercati rende necessaria la presenza di un punto caldo a servizio dei cittadini e certamente degli operatori, attraverso un'operazione di sola riorganizzazione degli spazi interni a piano terra.

La proposta di redistribuzione si concentra principalmente sui locali alle due estremità dell'edificio, con la volontà di non tradire il carattere di atrio coperto e di spazio di connessione appartenente alle sale d'attesa collocate nel corpo centrale. In vista della dismissione infatti, si verrebbero a liberare gli attuali Uffici per il Movimento, i quali si offrono come possibile sede di un locale di ristoro molto più efficacemente rispetto ai locali attuali, data innanzitutto la maggiore superficie degli stessi nonché la possibilità di ricavare un dehor in corrispondenza dell'arretramento dell'edificio rispetto all'attuale linea dei binari.



### SPAZI MANTENUTI

- 1** Spazi di libero passaggio
- 2** Bar Tavola calda
- 3** Agenzia viaggi
- 4** Edicola Tabacchi

### SPAZI DISMESSI

- 5** Biglietteria
- 6** Uffici per il Movimento
- 7** Altri Uffici

### NUOVE STRUTTURE

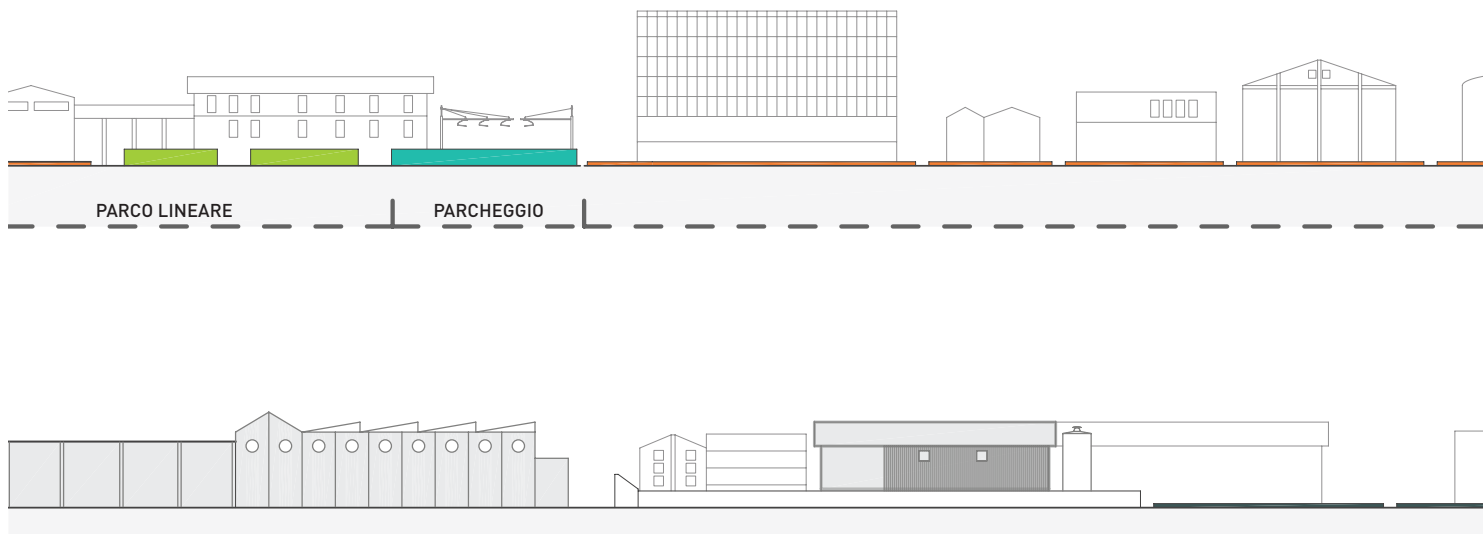
- 8** Biglietteria

L'attuale sede del bar, al lato opposto dell'edificio, diventa nel progetto sede per i servizi igienici pubblici, dodici in totale, suddivisi tra uomini e donne e provvisti di antibagno con lavelli, più tre servizi igienici per disabili. Vengono poi mantenute le attività dell'edicola, dell'agenzia di viaggi e della biglietteria ATM, con la volontà di non sradicare le funzioni di un edificio che rimane strategico per la sua collocazione a ridosso di una piazza che è snodo cruciale per il trasporto pubblico.

Il secondo edificio all'interno dello scalo è l'ex Magazzino di rimessaggio. È costituito da due corpi in successione costruiti a partire da un esteso piano caricatore, e disposti in relazione alla forma dell'area che in questo punto raggiunge il massimo angolo di curvatura. Dei due corpi, uno appartiene al disegno originario, mentre il secondo costituisce un'aggiunta successiva. Le facciate sono scandite da una successione di aperture utili al carico e scarico delle merci, mentre l'interno, non visitabile, è costituito da un unico ambiente completamente sgombro.

Il più recente dei due corpi è stato abbattuto nel settembre 2010, sia perché irrecuperabile dato l'avanzato stato di abbandono, sia per ragioni di ordine pubblico date dal suo utilizzo come dormitorio da parte dei senzatetto, e come sede di traffici per la piccola criminalità della zona. Il rimanente edificio invece, pur inalterato nella sua struttura, ha ospitato eventi e mostre di arte contemporanea fino al novembre 2009. L'interruzione del calendario è legata sia alla necessità di lavori di manutenzione e di messa a norma anche per questa porzione, e nondimeno all'inizio dei previsti lavori di dismissione.

Nel progetto, la proposta è quella di apportare i necessari interventi utili alla valorizzazione di uno spazio che manifesta apertamente la propria vocazione come sede di eventi culturali. Tale operazione si rivelerebbe infatti utile alla conservazione e manutenzione in uso di un edificio che è archeologia industriale, e che parallelamente costituirebbe un polo di attrazione all'interno dell'area, in un quartiere già attrezzato per la promozione della cultura.



## 11. IL MURO DI CONFINE

Il fronte est dello scalo confina con delle strade che hanno reso necessaria la protezione degli ambienti del parco. Non è stato invece necessario creare confini con ambienti privati esterni allo spazio.

Il fronte ovest si trova invece a contatto con un contesto cittadino molto vario. Il limite dello spazio sul lato ovest è spesso costituito dai muri perimetrali delle industrie, o dai loro cortili, sorti dopo la costruzione della ferrovia proprio per sfruttarla come via di comunicazione, e adesso chiusi da cancellate. In alcuni punti lo scalo ferroviario confina con le proprietà di residenze abitative, protette quindi da muri o alte ringhiere in cemento.

Un caso particolare è costituito invece dall'estremo limite sud-ovest dello spazio, la piazza lineare si insedia infatti su quello che era lo spazio dei binari, sottostante la linea di trazione elettrica dei treni. La linea che arriva alla Stazione di Porta Genova è collegata alla Stazione di San Cristoforo, quindi i binari e la linea elettrica continuano in quella direzione, senza incontrare alcun ostacolo. Si è reso quindi necessario stabilire un nuovo limite allo spazio.

Vista la molteplicità degli spazi che confinano con la piazza lineare, e data la nostra volontà di rendere lo spazio un luogo permeabile e di collegamento rispetto ai quartieri limitrofi, abbiamo scelto di creare un limite

che si adattasse alle varie necessità, utilizzando un elemento sempre riconoscibile e in grado di esprimere diversi livelli di accessibilità dello spazio. Siamo partiti da un muro cieco in cemento armato e rivestito, come i muri del parco, con lastre di ceppo di Grè alte 20 cm posate a correre, e con alcune fughe dilatate per rendere la superficie meno soggetta all'azione di "writers".

Il muro è posizionato a protezione di quelle aree che non possono essere in nessun caso valicate: il nuovo limite imposto sulla sede di giacitura dei binari, le parti di parco confinanti con una proprietà residenziali private. Alcune di queste partizioni sono attrezzate per parcheggiare e assicurare alcune biciclette attraverso l'applicazione di ganci. In questo caso il rivestimento in pietra viene rimosso per tutta la fascia di larghezza del gancio, si crea così un disegno che identifica la zona di sosta delle biciclette, enfatizzata dal posizionamento di luci dall'ottica wall washer a pavimento. Le zone in cui la piazza confina con aree esterne che non necessitano di particolare protezione, ma che abbiamo deciso di schermare per evitare la circolazione di automobili e per creare un fronte continuo, sono delimitate da un muro di altezza 60 cm e larghezza 90 cm cavo, che può quindi ospitare alcune piante di dimensioni contenute.

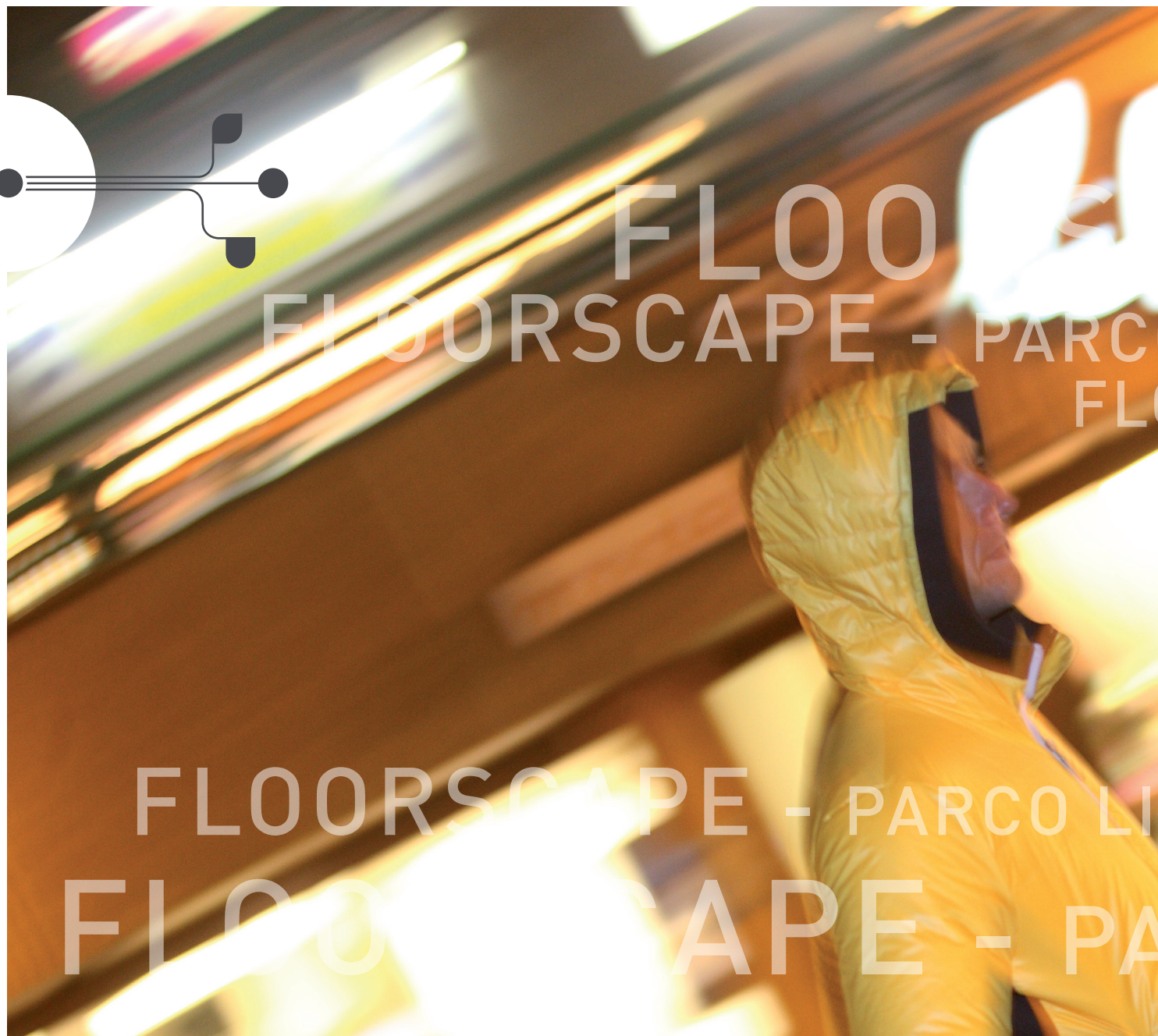




PARCHEGGIO

VIA BERGOGNONE





# FLOORSCAPE - PARCO LI

## FLOORSCAPE - PARCO LI

### CONCLUSIONI

Questo progetto di Tesi per lo scalo di Porta Genova si colloca in un territorio intermedio fra architettura e design, per certi versi vicino alla dimensione dell'allestimento. L'atteggiamento è stato quello di un "gioco" con gli elementi dello spazio, con i loro rapporti e con il colore, con la volontà di portare il cittadino a confrontarsi con un territorio, quello di uno scalo ferroviario dismesso, non costruito secondo le proporzioni del corpo umano, e suggerendovi nuove letture e nuove modalità di utilizzo come piazza cittadina.

Proprio perché questo territorio si offre prepotentemente come "vuoto urbano", e come superficie sovrapposta al tessuto cittadino, il suo carattere di spiccata orizzontalità si è imposto come campo di progetto in grado di offrire notevoli opportunità.

A tal proposito, decisivo è stato il contributo dell'opera di Carl Andre riguardo la possibilità di "realizzare un ingresso privo di architettura":

*"La diversità del materiale pavimento sul materiale base si può ritenere il gesto più delicato per esprimere la presenza in un luogo".*

Questa piazza si offre così come una Superficie in grado di ospitare le attività umane. L'intervento si può dire per certi aspetti vicino al ready made, e arriva in questo modo a generare un "gioco" a scala urbana che interpreta lo spazio pubblico come luogo di svago. Il mercato all'aperto inoltre, proprio perché si confronta direttamente con la città, è in grado potenzialmente di porsi con vivacità e capacità di offrire valore aggiunto all'area.





Il risultato finale è quello di non avere creato un'esperienza architettonica bensì una relazione con un tessuto urbano indubbiamente già saturo.

In questo, la rilettura dell'esistente si è rivelata certamente un vantaggio enorme, avendo mediato le indubie difficoltà determinate dal confronto con uno spazio costruito sulla base delle regole dettate dal mezzo meccanico, e complesso nelle sue possibilità di utilizzo data l'evidente sproporzione fra lunghezza e larghezza.



# BIBLIOGRAFIA

## CONTESTO URBANO

- AA. VV., Cascine a Milano, 1987 (a cura dell'Ufficio editoriale del Comune di Milano).
- Bovone, Laura (a cura di), Un quartiere alla moda, Immagini e racconti del Ticinese a Milano, Franco Angeli, Milano 2007 (I ed, 1999).
- Broglio, Giovanni, L'istituto per le case popolari di Milano e la sua opera tecnica dal 1909 al 192. Istituto per le case popolari, Milano 1929
- Codara, Giuseppe, I navigli di Milano, Lampi di stampa, Milano 2002
- Della Calpa, Massimo (a cura di), Il Modello Umanitaria, Edizioni Raccolto-Umanitaria, Milano 2003.
- Laboratorio di progettazione urbana, Comune di Milano, Assessorato all'urbanistica, Triennale di Milano, Nove parchi per Milano, Electa, Milano 1995.
- Landoni, Enrico, Dallo Iacp all'Aler: cento anni di storia dell'edilizia popolare a Milano, Dipartimento di Scienze della Storia e della Documentazione Storica, Università degli Studi di Milano
- Lanza, Attilia, Milano e i suoi navigli, Libreria Milanese, Vimercate, 1996
- Fava, Franco, Storia di Milano, Libreria Milanese, Milano 1995
- Oliva, Federico, L'urbanistica di Milano, Quel che resta dei piani urbanistici nella crescita e nella trasformazione della città, Hoepli, Milano 2006 (I ed., 2002).
- Pifferi, Enzo, Tettamanzi, Laura, Milano, Le porte, Enzo Pifferi Editore 1989.
- Rocca, Alessandro, Triennale di Milano, Nove parchi per Milano, Catalogo delle mostra tenuta a Milano nel 1995, Electa, Milano 1995.

## FERROVIE E MONDO DEI TRENI

- Angelini, Ivo, Camusso, Alessio, Ogliari, Francesco, Tartaglia, Filippo, Prime stazioni a Milano, Editrice BBE, Torino 1987
- Belgiojoso, Alberico, Marescotti, Luca (a cura di), Il passante ferroviario e la trasformazione di Milano, Clup, Milano, 1986
- Jannattoni, Livio, Il treno in Italia, Editalia, Roma 1980 (I ed., 1975)
- Ventura, Nicola, Lo spazio del moto, Disegno e progetto, Editori Laterza, Bari 1996
- Zaninelli, Sergio (a cura di), Le ferrovie in Lombardia tra Ottocento e Novecento, Edizioni Il Polifilo, Milano 1995
- Zanni, Fabrizio, "Attori della morfogenesi: il sistema delle vie ferrate in Milano", QD. Quaderni del Dipartimento di Progettazione dell'Architettura del Politecnico di Milano, n. 5 - 1985.

## MERCATO

- Bassi, Maria Piera (a cura di), I mercati e le fiere della provincia di Milano tra XVIII e XX secolo, Provincia di Milano, Milano 1990
- Calvino, Italo, Le città invisibili, Ed. Einaudi, Torino 1984 (I ed 1972)
- Fumo, Marina (a cura di), Dal mercato ambulante all'outlet, Luoghi e architetture per il commercio, Editrice Compositori, Bologna 2004
- Moore, Richard Vincent, L'architettura del mercato coperto, Dal mercato all'ipermercato, Officina Edizioni, Roma 1997
- Pontiggia, Elsa, "E' Sinigaglia o Senigallia?", Anni '90, 1989

### **CASI STUDIO**

Aymonino, Aldo, Mosco, Valerio Paolo, Spazi pubblici contemporanei, Architettura a volume zero, Skira, Milano 2008.

### **PROGETTO**

AA.VV, Elements & total concept of urban pavement design, Graphic-Sha, Tokyo, 1990  
Bugini, Roberto, Folli, Luisa (a cura di), Lezioni di petrografia applicata, Le pietre impiegate nell'architettura milanese e lombarda, Istituto per la Conservazione e la Valorizzazione dei Beni Culturali del CNR, Milano 2005.





