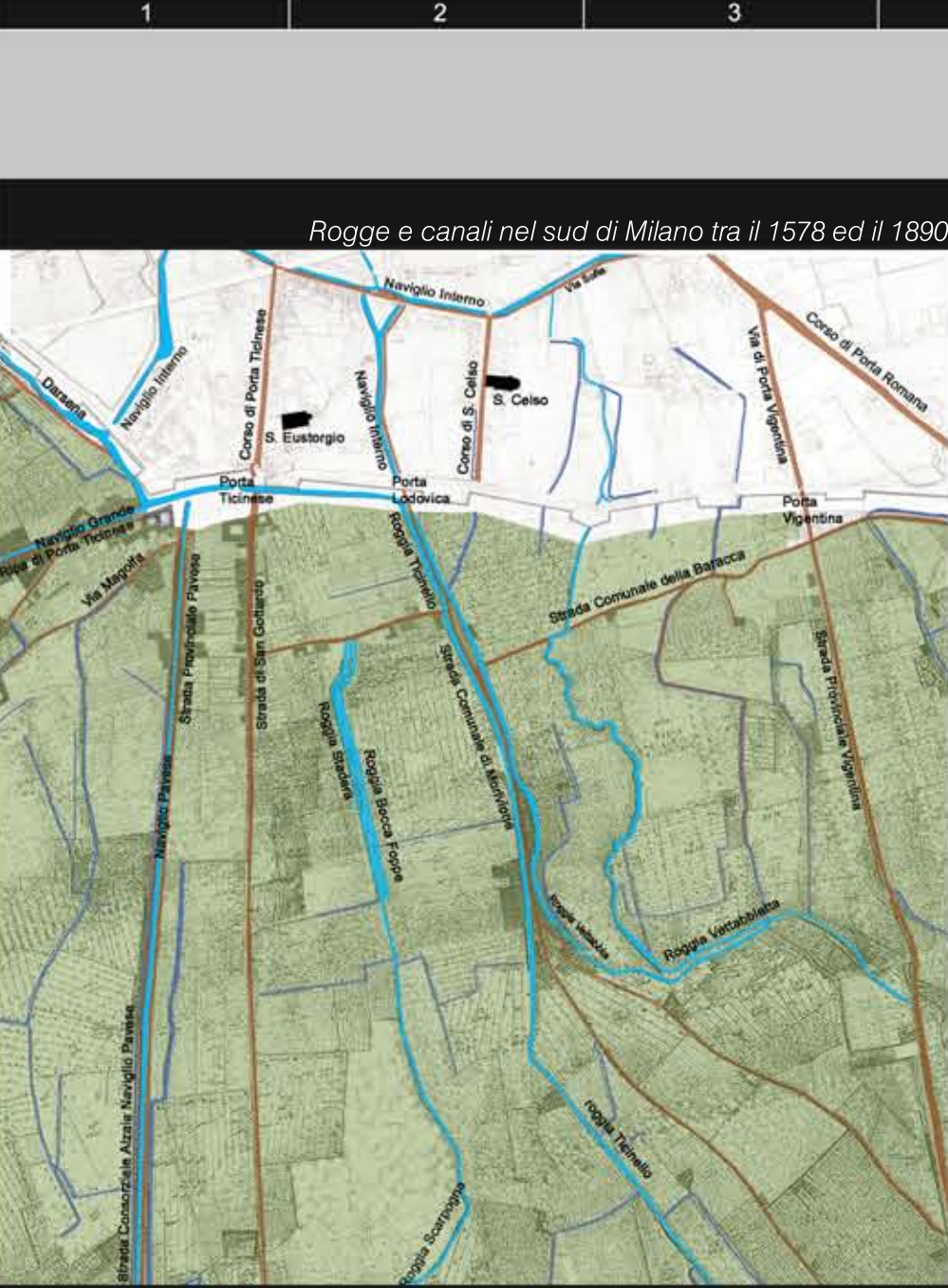




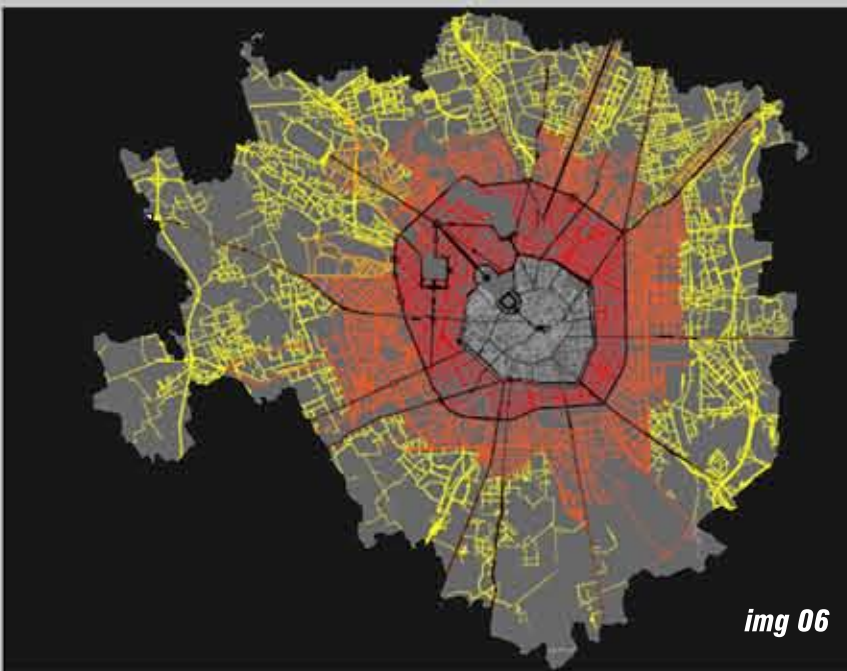
Spazi pubblici.

Gli spazi pubblici sono costituiti dalle superfici stradali e dalle aree a verde (non private). Nella nostra area la loro consistenza e la loro forma deriva in gran parte dai piani urbanistici di fine '800 e primi '900, che sono stati piani prevalentemente definiti dal disegno dei tracciati stradali e del verde urbano. In particolare, nel piano Beruto, va colta la vicenda della formazione degli attuali spazi pubblici esistenti nell'area, come risultato di una forzata rinuncia ad arricchire l'area stessa di un "decoro" urbano, ben presente nella prima versione e poi via via abbandonato. Tendenza cui si sono attenuti anche i piani successivi, sacrificando sempre più le presenze di aree non edificate alla necessità di intensificare l'edilizia residenziale. Con le conseguenze sulla mobilità e il traffico (e soprattutto la sosta) che il disegno del tracciato stradale, pur accurato, non è riuscito ad evitare. Va posta quindi molta attenzione alla caratterizzazione delle sezioni stradali, stabilita in quei piani, e da considerare come una significativa preesistenza ambientale. Anche per quanto riguarda le aree verdi il loro disegno va messo in relazione al contesto edificato previsto dai piani urbanistici storici.



Ubicazione dell'area di progetto.

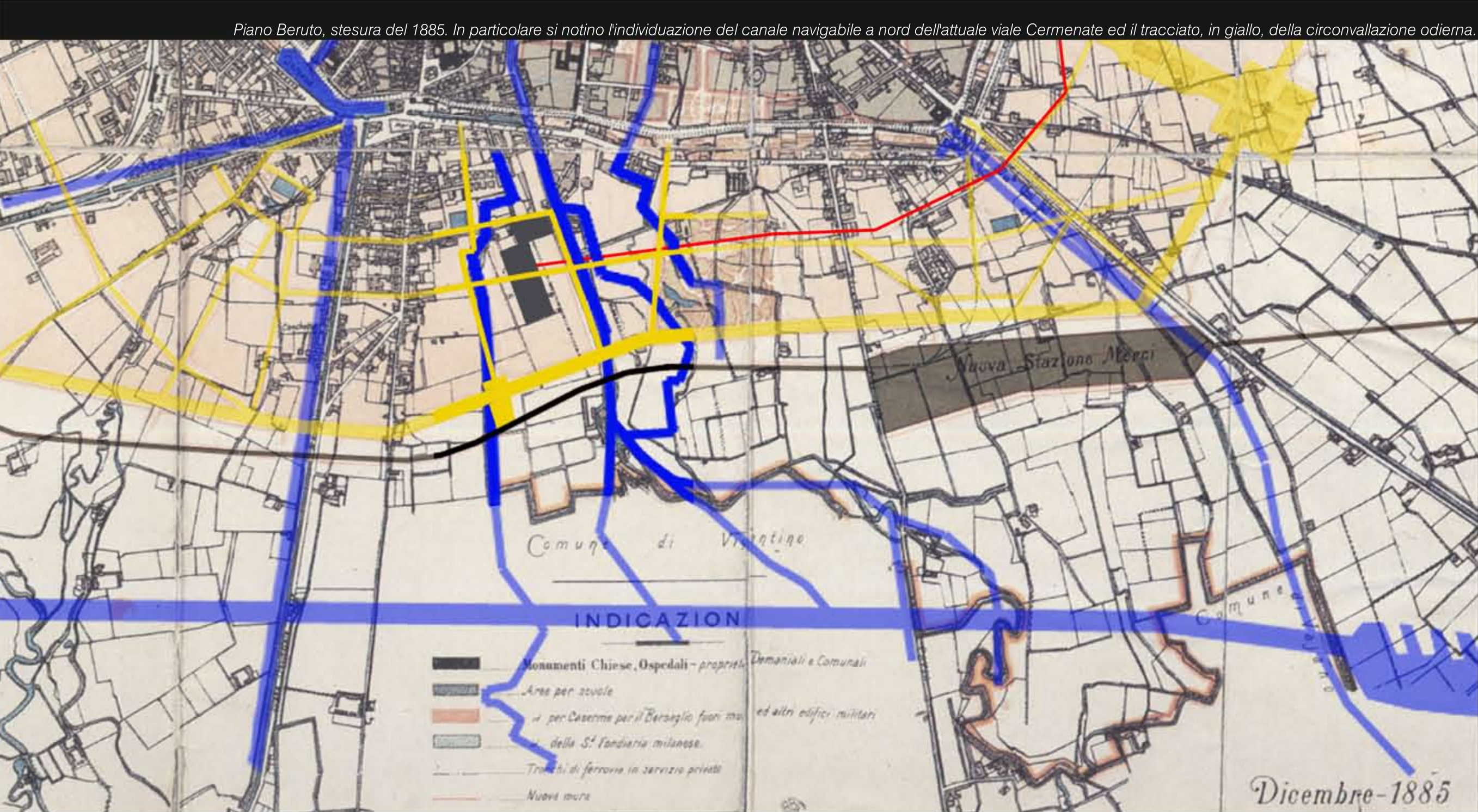
L'ubicazione dell'area ha a che fare col suo sviluppo, sia in relazione alla viabilità (le sue connessioni con la città e col territorio), sia per la sua appartenenza amministrativa. Quanto al primo aspetto, è da tener presente la posizione dell'area rispetto alle principali radiali (strade e corsi d'acqua) del settore sud-Milano, in particolare rispetto alla via che entra/esce da porta Lodovica e dei due corsi d'acqua della Vettabia e del Ticinello. L'acqua e l'agricoltura sono state per secoli le principali risorse di quest'area, solo in parte toccata dall'industria nel tardo '800. La modesta industrializzazione ha ritardato anche, relativamente, l'urbanizzazione dell'area, che si è compiuta qui solo dopo gli anni '60. L'altro elemento che ha in certo modo protetto la vocazione agricola dell'area è stata la sua appartenenza al territorio amministrativo dei Corpi Santi, cioè a quella corona di insediamenti che circondava Milano tutt'attorno alle mura spagnole, che godevano di qualche privilegio fiscale (mancanza dei dazi per le proprie merci in entrata a Milano) e che ha favorito la produzione agricola a Sud e quella industriale a Nord. Pertanto, anche il mosaico di circoscrizioni amministrative entro le quali la nostra zona si è collocata al momento del più accelerato sviluppo dell'area urbana milanese, non ha favorito un processo omogeneo e accelerato di urbanizzazione come invece è avvenuto in altre zone della corona periferica.



Uno degli aspetti che può essere preso in considerazione, nell'assumere una parte di città come contesto progettuale, è quello relativo alla sua "formazione". Si tratta in sostanza di ripercorrere le fasi di costruzione di un brano di città le cui componenti "ambientali" sono appunto il risultato finale di tale processo di costruzione. Nel nostro caso, l'esame della cartografia storica (catastale, topografica, di piano) consente di ricostruire le fasi di formazione dell'area e di cogliere il significato di alcune sue strutture urbanistiche. Queste ultime, per quanto ci interessa, riguardano il disegno del **tracciato viario**, la consistenza del **tessuto edilizio**, la morfologia degli **spazi pubblici**. Sono queste, appunto, le componenti fisiche di carattere "ambientale", entro le quali si svolgono le principali funzioni della vita associata: residenza, lavoro, tempo libero, mobilità. Il progetto può e deve intervenire sulle prime per incidere sulle seconde. Le note che seguono vogliono solo essere di spunto all'analisi dell'area attraverso l'esame della cartografia storica, catastale e di piano, di cui si forniscono gli estratti. L'analisi non vuole avere carattere descrittivo, ma **ricostruttivo**, alla ricerca di quanto sta alla base dell'attuale struttura insediativa dell'area.

Tracciato viario.

Come appare evidente dalla cartografia storica, inizialmente le direttrici viarie e d'acqua presenti nell'area hanno avuto un andamento Nord-Sud, in senso radiale rispetto alla città. L'unica via Est-Ovest, di carattere anulare rispetto alla città, è stata la strada di circonvallazione alle mura che connetteva il Lazzaretto di porta Orientale ai vari "fopponi" ubicati in corrispondenza delle varie porte. Questa circonvallazione, superate le porte Romana e Vigentina, piegava leggermente a Sud per raggiungere con un tratto rettilineo il cimitero del Gentilino, ubicato esattamente al centro della nostra area. Nessuna altro percorso stradale era presente nella nostra area al di fuori del percorso che risalendo da Sud (la strada di Landriano, antica via per Genova) e passando per Vaiano, Vigentino, Morivione entrava in Milano da Porta Lodovica (ex porta Sant'Eufemia della cinta medioevale, ex porta della cinta romana, intermedia fra la porta Romana e Ticinese). La prima infrastruttura in direzione Est-Ovest che abbia interessato la nostra area è stata la linea ferroviaria di connessione fra lo scalo di Porta Romana e la stazione di Porta Genova (seconda metà dell'800). Questo tracciato ferroviario, trasversale rispetto alle principali radiali stradali e vie d'acqua, ha determinato il tracciato della circonvallazione di via Tibaldi (nel piano Beruto), del progettato canale navigabile (nel piano Pavia-Masera), del tracciato di via Cermenate-Antonini (nel piano Albertini). Dall'intreccio delle prime radiali e delle principali anulari di piano si è formata la rete primaria della nuova urbanizzazione dell'area.



Piano Beruto

Le sempre più incalzanti esigenze dei costruttori, in seguito all'incremento demografico e delle attività economiche della città, portarono alla fine dell'ottocento all'esigenza di un Piano Regolatore organico e risolutoro progettato dall'ingegnere Beruto, che stabilisse regole e limiti ma anche potenzialità alle speculazioni fondiarie. Per il centro cittadino l'unico intervento di rilevante importanza è dato dal taglio della via Dante collegante il castello con il Duomo e la definitiva trasformazione delle mura cinquecentesche in un boulevard di circonvallazione. Il resto del territorio comunale, che nel frattempo si era notevolmente ampliato con l'annessione del comune dei corpi Santi nel 1873, è segnato da una ampia fascia urbanizzata intorno al vecchio centro, caratterizzata da isolati di media grandezza disegnati geometricamente secondo strade principali e secondarie ramificate a corona rinunciando a grandi spazi celebrativi e monumentali. Il tessuto risulta quindi omogeneo, almeno nelle intenzioni, portatore di quel decoro borghese che la città aveva come vocazione. Nonostante ciò il nuovo disegno si scontra e si adegua a quelle presistenze dei tracciati storici che erano rimasti inalterati per secoli; quindi la nuova maglia, apparentemente noncurante dei luoghi dove si sarebbe andata a sovrapporre, in realtà fa proprie alcune direttrici che genereranno geometrie modificate rispetto all'insieme, quasi un'operazione di mimesi. Vengono anche identificati gli spazi a destinazione verde, soprattutto il parco Sempione, affidando la realizzazione delle nuove edificazioni a tipologie, sia borghesi sia operaie, caratterizzate dall'utilizzo di corti e uniformità delle cortine su strada e molto più raramente il villino.

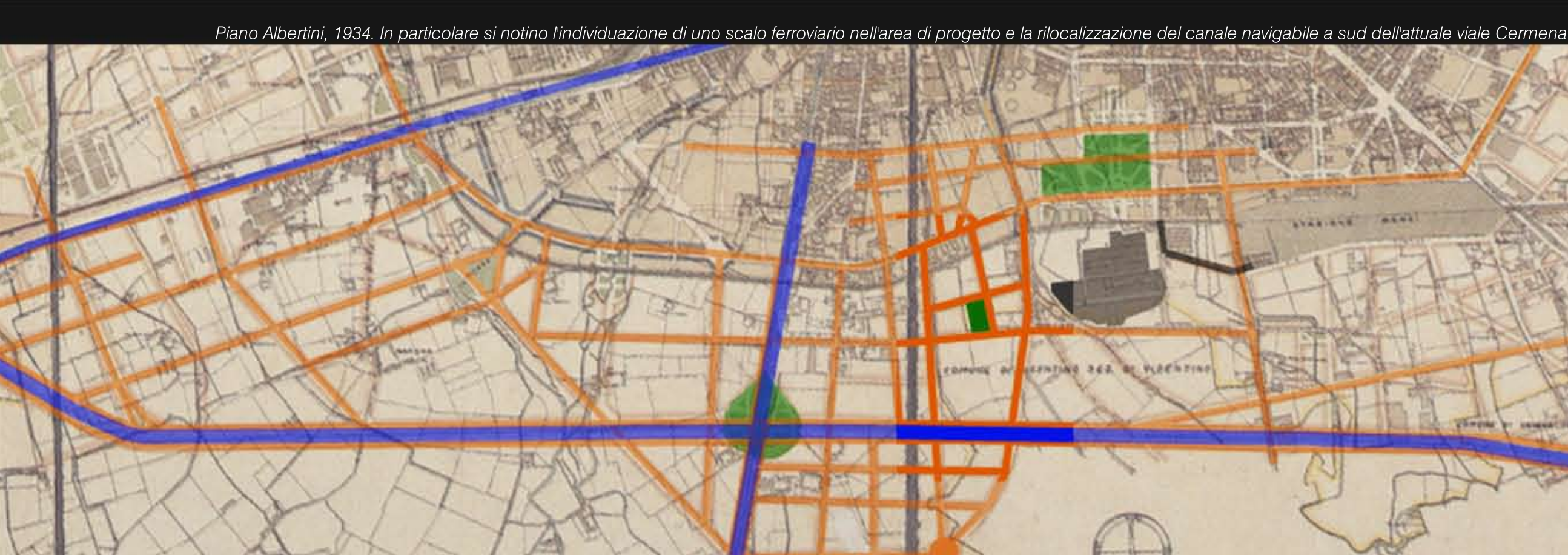
Piano Pavia Masera

Il sempre più crescente incremento demografico registratosi in città, anche se completate le aree edificabili del piano berutiano solo parzialmente, portano all'esigenza di un nuovo piano redatto nel 1912 dagli ingegneri Pavia e Masera. I criteri di ampliamento della città vengono confermati con una impostazione equivalente a quello precedente, con una nuova rete di strade sempre a corona intorno ai precedenti anelli di espansione. Vengono riconfermati e ridisegnati gli elementi cardine dei singoli episodi urbani, come alcune piazze e alcuni viali, ma soprattutto viene ridisegnata la rete ferroviaria dell'intera città, dismessa quella precedente, che fornisce alla città nuove aree di espansione, si definisce un nuovo anello più esterno con nuovi scali e soprattutto con la creazione della nuova stazione centrale in posizione più arretrata rispetto alla vecchia. Tale sistema infrastrutturale, di notevole importanza, condizionerà fino ai giorni nostri lo sviluppo.

Piano Albertini

Dopo l'annessione di 11 comuni limitrofi, avvenuta nel 1923, la popolazione milanese sale vertiginosamente; l'amministrazione comunale redarrà nel 1934 un nuovo piano regolatore per disegnare lo sviluppo dei nuovi brani di città aggregatosi. Il piano, a cura dell'ingegnere Alberini, consiste in un fitto reticolo viario, anch'esso a corona dei precedenti, che raggiunge i nuovi limiti comunali. In centro vengono operati alcuni sventramenti accompagnati dall'espulsione della residenza, già registrata nei decenni precedenti e la relativa realizzazione di nuovi quartieri in zone periferiche. Si completa un sistema di grandi strutture pubbliche rappresentative della città come la città universitaria, il Tribunale, lo Stadio, l'aeroporto.

Piano Pavia Masera, 1911. In particolare si notino lo sviluppo stradale oltre la cinta ferroviaria e l'accettazione, dal piano Beruto, del canale navigabile a nord dell'attuale viale Cermenate.



RELATORE Prof.ssa Arch. **Bianca Bottero** CO RELATORE Prof. Arch. **Luca Rascaroli**



POLITECNICO DI MILANO

Facoltà di Architettura
A. A. 2009 - 2010

LAUREANDA **Valentina Turri**
matricola 185166

IL VERDE COME CONNETTIVO
RESIDENZA PER STUDENTI

LE RADICI DELL'ATTUALE ASSETTO URBANO DI MILANO
ANALISI STORICA

01