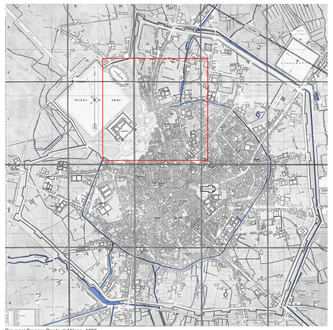
Via di Navigli

Bernardino Bisson, Il Naviglio a Milano, 1831.

Il progetto si svolge all'interno di una corte lunga e stretta in un isolato storico di Milano, tra via Pontaccio e via Brera. La corte appare come una ferita nella trama urbana: taglia in verticale il fronte su via Brera, presenta numerosi passaggi da via Pontaccio, e all'interno il piano di pavimentazione è più basso di un metro e ottanta rispetto alla strada. Quella che oggi appare come una ferita era un tempo l'antico letto del naviglio vicino al Tombone di San Marco che venne coperto all'inizio del secolo per motivi igienici. Le carte idrografiche e le cronache mostrano la trama delle vie d'acqua milanesi, raccontano le loro vicende storiche e rivelano che l'anello interno dei Navigli venne interrotto a causa della costruzione del Castello Sforzesco: quel punto coincide con il fondo della corte. Questo spiega la sua anomala morfologia così lunga e stretta e aperta su uno dei due lati, e il perché il livello della pavimentazione sia più basso. Il breve tratto del cerchio del Naviglio Interno si chiamava Naviglio Morto. Il progetto si pone l'obbiettivo di ricucire la ferita rilevando la sua identità storica oggi non più leggibile. Il percorso museale parte dal taglio in via Brera, scende alla quota antica e si conclude in fondo alla corte in un edificio museale che riporta i visitatore alla quota moderna. Il luogo del progetto che sembra un'antica via trasformata dal tempo in una corte e che in realtà era il Naviglio Morto, diventa il luogo dell'esposizione dei Navigli.

Dunque il tema espositivo è quello dei Navigli Milanesi: si distingue in una sezione più concreta sugli oggetti materiali e in una più emotiva fatta di impressioni pittoriche. La prima parte dell'esposizione attraversa il letto del Naviglio, si appropria delle stanze antiche, e si articola attraverso passaggi esterni ed interni. L'allestimento è pensato con il legno grezzo delle cesate, disposte a plasmare i pavimenti, le pareti e i soffitti. Il racconto propone opere eterogenee: inizia con una parte più storica per poi focalizzarsi sugli oggetti propri di questo contesto la cui documentazione deriva dal Codice Atlantico: le conche, le imbarcazioni i sistemi che sfruttano l'energia dell'acqua; in conclusione il racconto sensoriale delle percezioni e dei suoni. Scopo dell'allestimento è la partecipazione del visitatore attraverso l'uso di tecnologie interattive: attraverso l'uso dei sensi lo spettatore ha modo di apprendere facendo esperienza degli oggetti dei Navigli. L'esposizione termina in un edificio museale nuovo collocato come fondale prospettico. Il meccanismo museale parte dalla quota più bassa, si svolge lungo un percorso in ascesa e spiraliforme e riporta il visitatore alla quota della strada. Lo spazio del museo, le pareti espositive e la luce derivano dalle opere. Si tratta di un allestimento pittorico canonico, dove l'esposizione delle viste sul Naviglio viene filtrata attraverso lo sguardo dei pittori: finestre oggettive e soggetive sulla Milano dei Navigli com'era e com'è oggi.



Giovanni Brenna, Pianta di Milano, 1860.

Questa carta mostra il sistema dei Navigli: in particolare nella nostra area di progetto si nota come il corso d'acqua entrava nella corte; Via Brera proseguiva sopra il Naviglio Morto attraverso il Ponte Beatrice.

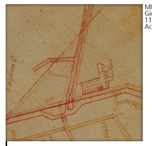
Sotto, a confronto lo stato attuale della corte con la sua identità passata testimoniata dagli artisti dell'epoca: la presenza dell'acqua e il suo antico sedime completamente scoperto

C. Rapetti, Naviglio Morto, 1855.

Stato di fatto della corte: vista del punto finale.

IL NAVIGLIO MORTO NELLA CORTE
sovrapposizione di
Giovanni Brena 1860
e carta idrografica 1866
1:2000

LA FERITA URBANA RICUCITA
sovrapposizione di
progetto, CTR 2004 e
tracciato dei Navigli
1:2000



MILANO
Giovan Battista Clarici
112 x 97cm
Accademia di San Luca

ICONOGRAFIA DELLA CITTÀ
E CASTELLO
Ing. Giovanni Filippini
Primo disegno catastale
1:2000 250 x 290cm
Civica Raccolta Bertarelli
Milano

MILANO CAPITALE
DEL REGNO D'ITALIA
Corpo degli Astronomi di Brera
1:3000
4 fogli da 67,6 x 59,5cm
Civica Raccolta Bertarelli
Milano

PIANTA DI MILANO
Giovanni Brenna
1:1000 28 fogli

PIANTA IDROGRAFICA
DELLA CITTÀ DI MILANO
Ing. Emilio Bignami
1:6000
Civica Raccolta Bertarelli
Milano

MILANO
Ferdinando Sacchi
1:10500, 65 x 53cm
Milano

TCI Guida d'Italia
Touring Club Italiano

1579 1591 1595 1601 **1603** 1611 1713 **1722** 1724 1773 1779 **1801** 1805 **1807** 1809 1815 1819 1830 1848 1857 **1858** 1859 1862 **1860** **1866** 1881 **1883** 1886 **1888** 1897 1900 **1904** 1906 **1914** 1922 1929 **1930** 1932 1936 **1937** 1938 1939 1953 1961 1979

- 1601: Progetto del Canale di Paderno di Giuseppe meda
- 1601: Progetto del Naviglio Pavese di Giuseppe Meda
- 1601: Inizio lavori navigliio Pavese
- 1637: Naviglio Pavese e di Paderno abbandonati
- 1724: Innocenzo XIII ricosce il culto di S. Giovanni Nepomuceno Vengono erette le statue del Santo sui porti delle porte Romana e Orientale e nella piazza d'Armi
- 1789: Caduta del dominio austriaco Inizio regime Napoleonico
- 1809: Interrotti i lavori del Naviglio Pavese
- 1815: Ripresi i lavori del Naviglio Pavese
- 1819: Si conclude la costruzione dei Navigli
- 1848: Moti: distrutti i ponti di Borgonuovo e dell'Ospedale
- 1857: Primo tratto dei navigli pavimentato: Laghetto di Santo Stefano
- 1860: Demolita la Posterla Beatrice
- 1881: Esposizione universale
- 1886: Soppressione della navigazione della Fossa Interna
- 1906: Esposizione Internazionale del Sempione: progetto di piano regolatore per il recupero e lo sviluppo delle vie d'acqua
- 1932: Copertura del Naviglio di Viarenna, rimane la Conca
- 1936: Ripresa dei traffici in età di sviluppo urbano, 70 imbarcazioni al giorno
- 1936: Copertura del naviglio Martesana dai bastioni di porta Nuova a cascina di pomm
- 1961: 30 marzo l'ultimo barcone che trasportava sabbia ormeggia nella Darsena
- 1979: Milano è il tredicesimo Porto italiano

- 1603: PIANTA DELLA CITTÀ DI MILANO, Arch. Francesco Maria Richini, prima pianta planimetrica, 1:4400, 115 x 88 cm, Civica Raccolta Bertarelli, Milano
- 1611: Sistemazione Darsena: nuovo Ponte del Trofeo
- 1713: Castiglia sospende i lavori del Naviglio Pavese
- 1722: Trattato di Utrecht e ripresa lavori del Naviglio Pavese e di Paderno
- 1779: Maria Teresa d'Austria approva i progetti per il Naviglio di Paderno
- 1801: Ultimazione del Canale di Paderno
- 1807: CITTÀ DI MILANO, Giacomo Pinchetti, 1:6200, 56,5 x 79 cm, Civica Raccolta Bertarelli, Milano
- 1807: Proclamato il Regno d'Italia Napoleone re d'Italia ordina di terminare il Naviglio Pavese
- 1830: Massima attività economica Darsena registra 8300 barche con 35000 ton in entrata
- 1848: IL NAVIGLIO MORTO, archivio del genio civile, Milano
- 1859: Cinque Giornate
- 1862: Proposte di soppressione della Fossa interna
- 1883: PIANTA DI MILANO, Antonio Vallardi, 1:4000, 9 fogli
- 1888: L'amministrazione comunale decide la modifica della Cerchia. I lavori iniziano dopo 12 anni
- 1900: Riprende il traffico sulla Darsena Progetto per il Porto di Milano
- 1900: Pavimentazione Naviglio di San Gerolamo e Naviglio morto
- 1904: IDROGRAFIA DI MILANO, Civica Raccolta Bertarelli, Milano
- 1914: TCI guida d'Italia, Touring Club Italiano
- 1929: Progetto di recupero e sviluppo abbandonato
- 1929: inizio copertura della Cerchia e inglobamento nella rete fognaria
- 1937: TCI guida d'Italia, Touring Club Italiano
- 1939: fine copertura Fossa Interna e piano Albertini
- 1953: nuovo incremento dei traffici durante la seconda guerra mondiale

Politecnico di Milano
Facoltà di Architettura civile
a.a. 2009/2010

Via di Navigli

Relatore: *Pierluigi Cerri*
Correlatore: *Federico Bucci, Lola Ottolini*

Studenti: *Chiara Alamia* 736184
Stefano Bergagna 736460
Anna Lombardo 736183
Luca Proserpio 736159

Tavola 1 Tavola introduttiva
Scala 1:2000