

POLITECNICO DI MILANO

FACOLTÀ DI ARCHITETTURA – BOVISA

Corso di Laurea Specialistica in Architettura

ALLA CORTE DELLA BOVISA

Presentata da:
Marta Scarcia
7211 35

Relatore:
Prof. Rosaldo Bonicalzi
Correlatore:
Prof.ssa Francesca Belloni

Anno Accademico 2009-2010

INDICE

- Capitolo 1
Origine e sviluppo del sistema ferroviario milanese (pag.3).
- Capitolo 2
Gli scali ferroviari (pag.4).
 1. *Scalo Lambrate*
 2. *Scalo Rogoredo*
 3. *Scalo Porta Genova*
 4. *Scalo Porta Romana*
 5. *Scalo Greco – Pirelli*
- Capitolo 3
Le origini del quartiere (pag.11).
 1. *L'influenza dei piani regolatori nell'area*
 2. *Le ferrovie e l'arrivo dell'industria a Bovisio*
 3. *Lo sviluppo urbano del quartiere*
- Capitolo 4
La nascita del Politecnico (pag.16).
- Capitolo 5
Un'altra possibilità (pag.19).
- Capitolo 6
La periferia storica (pag.21).
- Capitolo 7
Il progetto (pag.24).
 1. *Il giardino e la città*
 2. *Lo spazio connettivo*
 3. *Dal foro romano all'Università della Virginia di Thomas Jefferson*
 4. *La scelta tipologica: la corte*
 5. *Cortili milanesi*
 6. *Riferimenti*
- Bibliografia

Capitolo 1

ORIGINE E SVILUPPO DEL SISTEMA FERROVIARIO MILANESE

L'arrivo della ferrovia a Milano, come nelle grandi capitali europee, ha causato un cambiamento del tessuto urbano, interagendo con la struttura esistente e creando cesure, confermando limiti o determinando bordi, sviluppando nuovi spazi aperti. Il tracciato ferroviario, interagendo con il tessuto urbano ha orientato le successive espansioni, ha generato ambiti a regime speciale, zone di scali merci e movimentazione di convogli. Inserendosi nella città con una logica diversa da quella territoriali, finisce per configurarsi come una frattura che vincola lo sviluppo morfologico della stessa città.

Il suo sviluppo si ha nei decenni che vanno dal 1840 al 1860, con la nascita della prima strada ferrata lungo lo storico tracciato per Monza, con la stazione prossima a Porta Nuova. Parallelamente si sviluppa il tronco ferroviario Milano – Treviglio con il completamento, nel 1857, dell'intero percorso Milano – Venezia, che aveva il suo recapito nella stazione di Porta Tosa, su cui afferriranno, dal 1861, anche i treni per Piacenza e Pavia. I nuovi impianti ferroviari richiesero la realizzazione della Stazione Centrale, all'inizio semplice stazione passante, localizzata all'interno del Lazzaretto. L'entrata in servizio della Stazione Centrale portò all'abbandono della stazione di Porta Tosa, con la conseguente modificazione dei tracciati dei binari, in particolare quelli che si dirigevano verso sud-est per raccordarsi con le linee di Treviglio – Venezia e di Piacenza. La linea per Vigevano (1870) fu collegata con un lungo raccordo che aggirava tutto il lato ovest della città, diramandosi dalla Milano – Torino al confine nord del Cimitero Monumentale. L'importanza sempre crescente dello sviluppo ferroviario e gli interventi che esso mise in atto, determinarono quindi un sistema che avvolse progressivamente il perimetro a nord – est della città con una cintura di binari che condizionò e indirizzò fortemente le linee di sviluppo urbano. Verso il 1880 Milano era ormai il punto cruciale di incrocio tra le direttrici ferroviari Nord – Sud ed Est – Ovest alla scala territoriale; si era inoltre sviluppata come polo dell'industria ferroviaria con la presenza di stabilimenti industriali di materiale rotabile. Oltre alla Centrale, il piano prevedeva un ampliamento dello scalo merci di via Farini andando ad occupare la maggior parte dell'area a Nord del Cimitero Monumentale. Un nuovo grande scalo di smistamento merci sarebbe sorto oltre Lambrate, accanto alla linea di Venezia; un ulteriore nuovo scalo merci a Porta Vittoria sarebbe stato destinato esclusivamente al traffico ortofrutticolo, per alimentare l'adiacente mercato. Infine dovevano essere potenziate le stazioni di Rogoredo, sulla linea per Bologna e di San Cristoforo sulla linea di Vigevano.

Il riassetto ferroviario concluso negli anni '30, razionalizzò il sistema ferroviario diretto fra le linee provenienti da sud – est e quelle dirette a nord – ovest. Con l'arrivo del Passante Ferroviario, progettato verso la fine degli anni '60 e iniziato nel 1984, vi è proprio la riconnessione di quanto soppresso negli anni '30. Il Passante oggi segue la direttrice Garibaldi – Liberazione – Tunisia – Regina Giovanna – Dateo, ripercorrendo quindi in sotterranea il vecchio tracciato delle ferrovie per Venezia – Piacenza, soppressa agli inizi degli anni '30. Analogamente la galleria Garibaldi segue il primo tratto della vecchia ferrovia Monza – Como.

Capitolo 2

GLI SCALI FERROVIARI

In questo contesto gli scali merci in disuso e in dismissione sono suoli che si rimettono in gioco, entro il disegno complessivo della città. Sono luoghi che possono concorrere al miglioramento delle criticità e labilità della città.

Le aree di trasformazione che di seguito poniamo in risalto, presentano valori urbani differenti e si collocano in eterogenei assetti viabilistici. Per la loro collocazione, per le problematiche infrastrutturali all'intorno e per la loro dimensione, la conversione delle aree deve necessariamente cogliere l'opportunità di rispondere alle problematiche sia alla scala urbana che a quella locale. In questo senso sono state redatte le Linee Guida dell'Accordo di programma (aprile 2009, in variante al PRG vigente per la trasformazione delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione e il potenziamento del sistema ferroviario milanese) che descrivono gli obiettivi e i vincoli previsti per la riqualificazione delle aree degli scali.

Scalo Lambrate

L'ambito urbano in cui si colloca lo scalo di Lambrate si situa nel settore orientale di Milano, al di fuori della cintura ferroviaria nell'omonimo quartiere della periferia est. Si caratterizza per la presenza consistente delle infrastrutture, che hanno avuto un ruolo nella formazione del tessuto urbano e ne hanno accentuato il carattere d'intercluso. Lambrate nasce come comune autonomo, e vi rimane fino al 1923 quando viene annesso a Milano. Il primo capitolo della pianificazione generale a Milano è costituito dal Piano dell'ingegnere Cesare Beruto. È interessante notare che in questo periodo il Comune di Lambrate non subisce ancora alcuna conseguenza derivante dall'espansione edilizia di Milano.

Non era ancora stata completata l'attuazione del piano Beruto che viene proposto per Milano un nuovo Piano regolatore Pavia-Masera.

Si prevede l'espansione edilizia in zona Est, in particolare è previsto: il tratto iniziale di Via Feltre ed il prolungamento delle strade radiali di Viale Monza, Viale Padova, Via Porpora e Via Pacini fino alla Stazione di Lambrate, costruita verso il 1914. La prima stazione era stata ubicata all'Ortica verso la seconda metà del XIX secolo, oggi il vecchio edificio è ancora visibile come sede del dopolavoro dei ferrovieri.

Il rapporto con la ferrovia è l'elemento saliente del Piano del 1912. Viene prevista la ristrutturazione della rete esistente: la cintura ferroviaria viene estesa a Nord e a Est.

È in questa fase dei primi decenni del '900 che si osservano i primi cambiamenti significativi nell'area di Lambrate. L'assetto strutturale della zona viene modificato dal passaggio della ferrovia, dalla costruzione del terrapieno ferroviario, dalle nuove linee formatesi al bivio dell'Acquabella nella zona dell'Ortica. Sono questi interventi di tipo infrastrutturale che trasformeranno il carattere dell'intera zona fino a fargli assumere la fisionomia di periferia urbana.

La presenza della ferrovia su due lati, a ovest e a sud, la strada provinciale a nord e la Tangenziale ad est, hanno certamente ostacolato le relazioni all'intorno, in special modo con il quartiere dell'Ortica e con la zona di Città Studi, che si trova appena oltre il rilevato della ferrovia. L'area dello scalo, di forma allungata, si pone all'estremità ovest del quartiere, in adiacenza alla ferrovia che corre in rilevato, in posizione baricentrica tra le vie Rombon e Cima.

Lambrate è caratterizzata da un tessuto edilizio e funzionale di tipo misto, residenziale artigianale e produttivo, che si è sviluppato nel dopoguerra in presenza di uno dei comparti industriali più importanti della città, costituito dagli stabilimenti della Innocenti-Maserati (che si collocarono nell'area nel 1933), rimasti attivi fino agli inizi degli anni '90.

Per molti anni, dopo la chiusura degli impianti, e la dismissione progressiva del suo indotto, l'area, in stato di abbandono, ha rappresentato uno degli scenari post industriali più significativi di Milano.

Gli obiettivi della Variante relativi a una riqualificazione urbanistica delle aree dello scalo in dismissione, sono finalizzati al ridisegno del margine urbano e degli spazi aperti. La presenza di funzioni di eccellenza come l'Università, nell'adiacente Città Studi e all'interno dell'ambito, ha orientato la scelta di insediare funzioni connesse alle necessità dell'utenza come la residenza universitaria.

Relativamente all'accessibilità, obiettivi forti di progetto dovranno garantire sull'area delle salvaguardie per la realizzazione di un nuovo sistema di trasporto pubblico locale, preferibilmente su ferro. In coerenza con gli obiettivi del PTG, del piano del verde, e dei programmi dell'Amministrazione attualmente allo studio si deve garantire, all'interno dell'area, la connessione ai sistemi di verde e di ciclo-pedonalità presenti e previsti nell'ambito. Possono condizionare la pianificazione la presenza del vincolo aeroportuale di Linate che consente un'altezza massima di 32 metri .

Scalo Rogoredo

Lo scalo Rogoredo risulta in un contesto fortemente infrastrutturato compreso, da una parte, ad Est della linea ferroviaria, dalla vasta area di riqualificazione Montecity-Rogoredo, e dall'altra parte, nel versante urbano ovest, dalla presenza di una vasta area industriale e artigianale. Magazzini, depositi e capannoni in parte anche commerciali, caratterizzano gli isolati prossimi allo scalo in dismissione. Più residenziali si configurano invece gli isolati gravitanti su Piazzale Corvetto e Piazzale Bologna, ambiti decisamente più urbani e consolidati.

La particolarità di quest'area è la sua stessa collocazione che permette di essere considerata come un importante nodo della rete del trasporto ferroviario metropolitano.

Sono evidenti le potenzialità della connessione di diverse parti del quadrante nord-sud della città. Rogoredo dunque, con la sua stazione attiva fin dal 1891 e la sua posizione strategica è considerata porta sud-est della città.

Col piano Pavia-Masera (1911), si raddoppia a levante la circonvallazione berutiana, che aveva come scopo quello di collegare la Via Emilia (Sud-Est) con Viale Monza (Nord), mancando

pertanto di ogni funzione come canale per il traffico di transito.” “Non si tenne in alcun conto del fatto che la città non aveva obbedito agli indirizzi ed alle limitazioni della maglia di espansione berutiana...” “È da ricercare in quel piano, in quel momento l’origine dell’insania di lottizzare i giardini privati per agevolare la speculazione edilizia...” . Giuseppe De Finetti, Milano: “Costruzione di una città”.

“Il piano Albertini (1934) stende le sue maglie sino quasi al confine del territorio comunale ed in qualche luogo anzi lo oltrepassa. Questo piano rimane fedele allo schema monocentrico dei piani precedenti”.

Nella metà dell’800 la rete ferroviaria nazionale progredì rapidamente e proprio per la presenza di infrastrutture su ferro e su gomma che nel 1886 si insediò a Rogoredo il primo nucleo d’insediamento siderurgico

Rogoredo quindi nasce come quartiere operaio alla fine dell’800 e la sua storia è legata a quella della grande industria milanese.

Originariamente il confine con la città era segnato dal Redefossi (1872), canale scavato per scopi difensivi in epoca moderna, mentre nel 1934 sarà lo scalo ferroviario a porsi come barriera tra Milano e il quartiere.

Rogoredo ha sempre mantenuto la configurazione di borgo autonomo e fu conglobata al Comune di Milano col Regio Decreto del 9 settembre 1923. Fino al 1923 Rogoredo fa parte dei territori del comune di Chiaravalle e si costituisce

in modo autonomo rispetto a Milano lungo il lato orientale della via Emilia.

Le fasi d’espansione tra la 1° e la 2° Guerra Mondiale furono caratterizzati dalla costruzione di 2 nuovi quartieri abitativi: uno per i ferrovieri e altro per i dipendenti della Redaelli. Nel secondo intervento si ripropone il modello di città-giardino come nucleo autonomi ed isolato.

L’attuazione del PRG (1953) prevede il potenziamento industriale a Nord ed una crescita controllata a Sud con il mantenimento della attività agricole. Fino agli anni ‘60 Rogoredo mantiene le sue caratteristiche.

Negli anni ’70, a seguito della pesante crisi della siderurgia europea, la Redaelli inizia il suo declino. L’arrivo della Tangenziale Est, qui ultimata nel 1974, tagliò in due il quartiere, dividendo il nucleo originario dalla naturale prosecuzione della via principale (via Rogoredo), dall’inizio della statale Emilia, e dall’imbocco dell’Autostrada del Sole; il piccolo agglomerato di case rimaste al di là della tangenziale prenderà il nome di San Martino, dalla piccola Chiesa presente.

1984 chiusura finale della Redaelli e della Montedison che crearono un “vuoto” nel tessuto urbano.

Nell’ambito di trasformazione Rogoredo si prevede il completamento del tessuto urbanistico mediante la realizzazione di nuovi complessi a destinazione terziaria e commerciale. La definizione del sistema dello spazio pubblico prevede uno sviluppo lineare delle aree a verde, al fine di integrare il sistema delle relazioni ciclo-pedonali.

Scalo Porta Genova

L'area si caratterizza per una logica insediativa che ha nel tempo moltiplicato i tracciati delle infrastrutture alla scala territoriale: alle vie di terra si è affiancata la via d'acqua e infine la via di ferro nel 1870, quando la linea per Mortara-Vigevano fu collegata alla Milano-Torino, che correva a nord del Cimitero Monumentale, diramandosi con un lungo raccordo che aggirava tutto il lato ovest di Milano.

L'infrastrutturazione ferroviaria della metà dell'800 da una parte ri-disegna il sistema di connessioni con i bastioni e il centro storico, costruendo la stazione come fronte urbano e residenziale; dall'altra organizza l'insediamento industriale nel versante nord verso la campagna formando il margine frastagliato lungo la linea del ferro.

Il progetto di apertura della nuova Via di Porta Genova risale al 1871 ed è firmato dall'ingegnere dell'Ufficio Tecnico Comunale Cesare Beruto. Il disegno corrisponde alla necessità di collegare la stazione esterna alle mura con la Cerchia dei Navigli, attraverso un lungo asse rettilineo che penetra Milano. Viene quindi creato questo nuovo viale e, all'altezza dei caselli daziari di Porta Genova, Piazza Cantore.

Immediatamente successivo è il Piano Regolatore del Nuovo Quartiere di Porta Genova redatto sempre nel 1871 dallo stesso Beruto. Questo quartiere rappresenta uno dei primi esperimenti dell'Ufficio Tecnico milanese in materia di espansione urbana. Esso era formato principalmente dalla via Vigevano e dal corso San Cristoforo, le quali partendo dal piazzale davanti alla stazione si dirigono la prima verso Porta Ticinese e il secondo verso Porta Genova.

Il quartiere preesistente subisce quindi processi di sventramento e regolarizzazione.

Tutt'oggi l'assetto urbano di quest'area presenta caratteri tipici dell'urbanistica ottocentesca.

Nel 1925 il quartiere di Porta Genova è costituito essenzialmente da corpi di fabbrica rettangolari con cortili chiusi o semichiusi adibiti per il cetto piccolo borghese con alloggi a riscatto di discrete dimensioni che presentavano buona cura delle finiture e dei particolari decorativi.

Il tessuto urbano tard'ottocentesco si confronta con i primi borghi edificati esterni alle antiche mura spagnole di Milano. Il tessuto urbano ad ovest dello scalo si articola in un reticolo ortogonale di strette e rettilinee vie. Il disegno si infrange in corrispondenza dello scalo e l'edificazione su cortina assume caratteri progressivamente più discontinui in prossimità della ferrovia.

Il tessuto edilizio verso Via Savona è denso e compatto, funzionalmente misto. Molto differente è la situazione nella fascia compresa tra via Tortona e la linea ferroviaria, ove originarie funzioni produttive e artigianali si sono trasformate in terziario, residenza e nuovi servizi privati gravitanti sul settore espositivo del circuito moda/design/comunicazione, modificando radicalmente la composizione sociale e le dinamiche d'uso dell'ambito. Il tessuto ad est della linea del ferro è un tessuto complessivamente consolidato, caratterizzato dalla compresenza di residenza con attività artigianali e produttive prevalentemente all'interno degli isolati.

Attualmente per quanto riguarda gli indirizzi strategici che l'Amministrazione Comunale ha definito per la trasformazione dello scalo di Porta Genova, gli obiettivi sono connessi alla forte volontà di realizzare il parco lineare parallelamente all'asta Naviglio Grande. Le Linee Guida entro questo quadro si ancorano a tre principali vincoli progettuali : la prevalente destinazione a spazi pubblici e a verde della superficie complessiva di riqualificazione; il rispetto delle caratteristiche paesaggistiche storiche; la continuità ciclo-pedonale lungo tutto lo sviluppo dell'ambito fino a San Cristoforo. Il progetto di trasformazione dello scalo ferroviario si confronta con l'obiettivo di facilitare la comunicazione tra quadranti urbani prossimi ma separati: dovrà realizzare un assetto urbanistico che da una parte connetta i quartieri ove oggi si incunea la linea ferroviaria e dall'altra realizzi una polarità funzionale in corrispondenza della ex stazione ferroviaria.

Il progetto di trasformazione dello scalo ferroviario si confronta con l'obiettivo di facilitare la comunicazione tra quadranti urbani prossimi ma separati: dovrà realizzare un assetto urbanistico che da una parte connetta i quartieri dove oggi si incunea la linea ferroviaria e dall'altra realizzi una polarità funzionale in corrispondenza della ex stazione ferroviaria.

Scalo Porta Romana

Verso il 1880 Milano è ormai il punto cruciale di incrocio fra le direttrici ferroviarie Nord-Sud ed Est-Ovest. Dai suoi impianti dipendevano non solo i traffici che la interessavano direttamente, ma anche quelli dell'Italia intera. La città era inoltre un polo importante dell'industria ferroviaria, con la presenza di varie grandi fabbriche, come ad esempio l'officina di costruzione delle locomotive della Breda verso Sesto San Giovanni.

Vista la criticità della situazione, nel 1884 fu insediata una commissione di studio, con l'incarico di esaminare la situazione ferroviaria milanese. Le conclusioni sottolinearono che gli impianti erano concentrati a Nord e ad Ovest della città, mentre nulla esisteva ad Est e a Sud, benché in quei punti arrivassero linee di grandissima importanza (Venezia, Bologna, Genova). Si evidenziava per tanto la necessità di aprire una nuova stazione a Sud-Est nei pressi di Porta Romana.

Questa necessità fu introdotta nelle linee del Piano studiato da Cesare Beruto (1884), anche se l'effettiva apertura dello scalo avvenne nel luglio del 1896; il Piano definì l'orientamento e la costituzione degli ampliamenti della città tard'ottocentesca; fuori dalle maglie e dagli isolati disegnati esteriormente alla circonvallazione dei bastioni il piano Beruto ritaglia gli ambiti e le aree dei nuovi scali merci ferroviari che, nel caso specifico dello scalo di Porta Romana, non subisce modificazioni o aggiornamenti successivi, mantenendo la sua forma e i suoi caratteri invariati fino ad oggi.

La cintura ferroviaria sud e lo scalo Romana hanno favorito e determinato una forte differenziazione dei caratteri urbani e architettonici presenti nei tessuti a nord e a sud della cintura stessa: il versante nord si affaccia verso il centro della città e presenta caratteri urbani e residenziali tipici della città tard'ottocentesca e novecentesca, mentre a sud si formano aree industriali e artigianali più sfrangiate, edificazione mista e frammentaria, con dimensioni maggiori degli isolati in cui si perde progressivamente la cortina edilizia, presente solo nel primo tratto di via Brembo, prossimo a Corso Lodi.

In questa zona quindi la presenza di tracce della partizione agricola su cui si infrangono o si deformano i disegni urbani della pianificazione berutiana, determina locali e minuti ambiti di discontinuità. Si ribadisce come la matrice di formazione di questa parte di città è comunque riconducibile alle linee e agli orientamenti che configurano l'espansione fuori dai bastioni prescritta dal piano Beruto: Il reticolo berutiano viene assimilato, puntualizzato ed esteso dal piano Pavia-Masera del 1912, che non apporta modifiche rilevanti nella porzione di città a nord dello scalo ferroviario Romana.

Nel 1918 venne inaugurata la stazione passeggeri, che verrà distrutta a seguito dei bombardamenti della seconda Guerra Mondiale.

Ricostruita, ebbe un ruolo marginale per quanto riguarda il trasporto viaggiatori, mentre lo scalo merci movimentava un diverso numero di treni.

Dal 2004 è stata attivata la linea suburbana S 9 Milano San Cristoforo – Seregno: la stazione ha visto di conseguenza un cospicuo aumento del numero di passeggeri. Quando la linea S 9 verrà esercitata a pieno regime, presso la stazione fermeranno quattro treni l'ora per senso di marcia, al contrario lo scalo è in via di demolizione. Il progetto dell'area dello scalo dovrà pensare e realizzare un nuovo assetto urbanistico capace di stabilire relazioni dirette tra i quartieri a nord e a sud dello scalo stesso. La nuova polarità fisica, morfologica e funzionale potrà contribuire alla razionalizzazione e ottimizzazione degli scambi, delle reti e dei flussi metropolitani.

La Variante in Accordo di Programma propone nell'ambito di trasformazione Romana un sistema dello spazio pubblico complessivo che dovrà realizzare un nuovo parco urbano unitario, di forma compatta e di connessione dei tessuti posti a nord e a sud.

Scalo Greco-Pirelli

La stratificazione delle trame storiche propria dell'area della Bicocca, quell'importante porzione di tessuto urbano alla periferia nord di Milano, è leggibile attraverso l'analisi delle trasformazioni urbanistiche che la caratterizzano.

Le trame più antiche, risalenti al periodo in cui il costruito costituiva ancora l'eccezione rispetto alla campagna, sono quelle composte dal sistema di campi, rogge, filari di alberi e cascine, in cui si colloca, agli inizi del '400, la Bicocca degli Arcimboldi, edificio tanto distintivo da far sì che l'intero territorio assumesse la stessa denominazione.

Agli inizi del '900 il progetto Quartiere Industriale Milano prevede la trasformazione dell'area Bicocca in zona industriale e l'apertura di un vialone di collegamento tra Milano e Monza su cui appoggiare lo sviluppo lineare del quartiere. L'espansione del settore nord della città va quindi ad assorbire i borghi rurali di Greco, Gorla, Crescenzago e Precotto, e vede l'insediamento di numerose industrie tra cui la Pirelli alla Bicocca.

Il piano industriale porta alla creazione, evidente nelle carte, di una grande Y intorno a Sesto S. Giovanni.

Nonostante il progetto insediativo non venga portato a termine, si assiste ad una crescente espansione edilizia lungo la direttrice del vialone che però, non essendo regolata da alcun piano, porta ad un'edificazione disomogenea e disordinata a circondare la grande Y.

Dopo la meta degli anni '70, a partire dai processi di dismissione, delocalizzazione e riorganizzazione dell'impresa e più precisamente nel 1985, la Pirelli indice un concorso internazionale per la riconversione dell'area delle ex officine con la creazione di un polo di ricerca, in seguito sostituito dall'insediamento dell'Università degli Studi. Il progetto vincitore, quello di Gregotti, dispone gli isolati parallelamente alla ferrovia e mantiene la viabilità interna degli ex stabilimenti Pirelli.

Così ad oggi la stazione di Greco separa due situazioni insediative molto diverse: il quartiere Bicocca organizzato secondo una precisa maglia ortogonale e il quartiere Greco sviluppatosi senza un disegno urbano preciso.

La stazione di Greco è un nodo di importanza a livello urbano, considerata la grande portata di utenti che confluiscono in Bicocca, poiché garantisce rapporti con la stazione Centrale e con Garibaldi e inoltre tramite passante, secondo i piani delle F.S. e del comune di Milano, collega Fiera, Portello e Bovisa.

Capitolo 3

LE ORIGINI DEL QUARTIERE

Il nome del quartiere Bovisa deriva da quello di una cascina originariamente presente nell'area, identificata per la prima volta su una mappa settecentesca del Catasto Teresiano, che si trovava allora al di fuori del confine comunale di Milano, a nord-ovest della città e pressoché in aperta campagna: essa era insediata tra quelle che attualmente sono le vie Varé, Ricotti e Mercantini.

Alcuni elementi dell'antico complesso sono ancora oggi esistenti e riconoscibili lungo la via Varé. La cascina, divenuta con il tempo un piccolo borgo agricolo, non godeva di una propria autonomia come ad esempio avveniva per i comuni di Dergano e Affori, ma apparteneva ai Corpi Santi di Porta Tenaglia e Porta Comasina, che vennero annessi a Milano con regio decreto del 1° settembre 1873. La Bovisa e le altre numerose cascine presenti nell'area costituivano una sorta di propaggine del popoloso Borgo degli Ortolani, localizzato appena fuori la Porta Tenaglia. Qui venivano scambiati i prodotti agricoli coltivati nelle campagne circostanti, che al tempo erano ricche di fontanili, oggi scomparsi a causa dell'abbassamento del livello della falda idrica. La struttura del territorio agricolo in quest'area del nord Milano vedeva convivere da un lato elementi di regolarità nell'orditura dei campi coltivati e dall'altro la irregolare dispersione degli insediamenti a corte o il tracciato tortuoso della via Bovisasca, lungo la quale si sarebbe attestato il futuro sviluppo del quartiere.

L'espansione dell'area alla fine dell'800 segue logiche funzionali ancora riferite a modelli rurali.

Il tessuto della zona Bovisa - Dergano presenta la tipica difficoltà che il capoluogo incontra ad imporre un proprio modello urbanistico, dovuto alla persistenza in usi diversi della struttura insediativa, composto da una cultura agricola che si sovrappone incongruamente nel tracciato della maglia viaria, lasciando prevalere, piuttosto, un regime di transizione che trova la propria connotazione nel mantenersi di una complessa cultura produttiva intrecciata negli scambi tra la città e l'Hinterland.

L'influenza dei piani regolatori nell'area

Nonostante la Cascina Bovisa venga annessa al comune di Milano già dal 1873, il suo territorio non viene preso in considerazione dal piano di Beruto del 1889 che si ferma, da questa parte di Milano, col tracciamento dell'anello di circonvallazione di via Jenner. Il piano Beruto, che conferma il modello di espansione radiocentrica, prevede infatti per l'attuale zona 7 solo l'urbanizzazione di via Farini, con un reticolo di strade ad essa perpendicolari o parallela, dal Derganino e delle zone adiacenti alla sede ferroviaria fino al limite della circonvallazione. Il piano si risolve in un disegno geometrico di strade e piazze senza prevedere zonizzazione funzionale. Mancano cioè delle regole per l'espansione urbana, lo sviluppo industriale, le destinazioni d'uso, le aree libere all'interno del costruito, le aree rurali.

Per quanto riguarda gli impianti ferroviari il piano Beruto prevede tra l'altro la creazione degli scali merci, tra cui lo scalo Farini, dove il piano definiva l'urbanizzazione della via Farini con una rete di strade parallele e perpendicolari, una lottizzazione estesa fino alla ferrovia con gli isolati che seguivano l'orientamento dell'asse del Sempione e a nord del cimitero venivano costruiti due nuovi

raccordi ferroviari per consentire ai treni provenienti da Torino e Treviglio l'accesso al nuovo scalo merci del Sempione.

Il piano Pavia Masera del 1912 continua l'espansione con un tracciato indifferenziato nelle funzioni e della configurazione fisica, rendendo edificabile quasi tutto il territorio comunale, cominciando a configurarsi al di là della circonvallazione, in zona Bovisa, piazzale Schiavone, piazzale Bausan e via degli Imbriani.

Tra gli isolati realizzati, ancora esistenti, ricordiamo quelli a est su via Bovisasca e l'isolato tra via Varè e Ricotti; si tratta comunque di parziali inserimenti di edilizia residenziale rispetto al prevalente tessuto industriale.

Per quanto riguarda il sistema ferroviario viene riorganizzato assumendo quasi la configurazione attuale, con l'arretramento della stazione centrale (che entrerà effettivamente in funzione solo nel 1934).

E' in questo periodo che si forma il tratto curvo di binari tra Farini e Centrale che racchiuda i comuni di Affori, Musocco e le frazioni di Dergano e Bovisa, interrompendo definitivamente il rapporto che intercorre tra quest'area e il resto della città. Tra il 1908 ed il 1952 circa l'istituto case popolari costituisce quartieri popolari su via Mc Mahon, tra l'asse del Sempione e la ferrovia.

Nel 1923 ha sede l'allargamento dei confini comunali con l'inclusione di Affori, Lambrate, Musocco, Niguarda. Occorre quindi un nuovo piano regolatore, che venne redatto dall'ingegner Cesare Albertini nel 1934. Il piano consiste in un'estensione del reticolo di strade alle zone periferiche senza alcuna forma di zonizzazione.

Proprio nelle parti discontinue e disordinate della Bovisa il piano, concluso il processo di riduzione delle norme costruttive, dal disegno del tracciato diviene protagonista della realtà edificata, ne ratifica e promuove la crescita senza regole del rapporto tra gli elementi, limitandosi al raccordo ed al completamento viabilistico mentre lo stato di fatto finisce per determinare i modi attraverso cui l'espansione urbana si completerà. Si stabilisce il quadro di un tessuto frammentario, costituito dalla contemporanea presenza di elementi differenti che è tuttavia possibile descrivere in ordine alle relazioni stabilite tra industria, infrastruttura e parti residenziali.

Nel 1942 viene varata la legge urbanistica generale che finalmente prevede per i piani regolatori la zonizzazione e nel 1944 il piano AR (Albin, Bottoni, Gardella, ecc) costituisce una delle prime proposte per la ricostruzione. Si basa sulla concezione di città, regione e assi attrezzati che rompe con il monocentrismo dei piani precedenti.

Nel 1953 viene varato il piano regolatore generale per il comune di Milano, inserito in un più ampio schema regionale. Esso prevede la ricostruzione di tutto il territorio comunale. Il decentramento e la creazione di un centro direzionale e di assi attrezzati, la formazione di quartieri residenziali autonomi e di singolo verde pubblico agricolo.

Le aree dei gasometri e di Bovisa sono indicate come zone industriali da mantenere e completare.

I nuclei più antichi sono mantenuti come zone prevalentemente residenziali. Le aree residue sono previste come zone residenziali semi intensive. Minimo è il recupero previsto di aree per i servizi.

Negli anni sessanta vengono realizzati i quartieri residenziali di edilizia pubblica sovvenzionata oltre la cintura ferroviaria: Quarto Oggiaro e Bovisasca. Nati sotto la forte pressione immigratoria diventano dei veri e propri quartieri dormitorio, privi di servizi di base e isolati a sud della ferrovia e a nord dalle linee autostradali.

Il piano regolatore del 1980 prevede il mantenimento della destinazione industriale e mista residenziale-artigianale di Bovisa e vengono individuate delle zone di risanamento edilizio ed urbanistico (zone omogenee "B"). I principali interventi relativi alla viabilità e alla dotazione di verde pubblico e servizi si localizzano nelle aree in cui sorgono gli impianti dismessi della Montedison, nelle aree intorno alla cascina Albana e in quella dell'ex ospedale Bassi. Per quanto riguarda il tessuto edificato si prevede il mantenimento delle funzioni e delle strutture esistenti.

Il piano ha innescato numerosi interventi pubblici e privati, tra cui la costruzione del grande isolato residenziale sul Piazzale Maciachini e la ristrutturazione produttiva di alcuni stabilimenti.

Per quanto riguarda la zona di Bovisa, non è stato ancora effettuato alcun intervento, anzi la dismissione industriale evidenzia l'inadeguatezza del piano.

Le ferrovie e l'arrivo dell'industria a Bovisa

I primi impianti industriali comparvero alla Bovisa a fine Ottocento. La ragione principale che rendeva quest'area particolarmente adatta alla localizzazione di fabbriche e distretti produttivi era data dalla sua grande accessibilità.

Nella seconda metà dell'Ottocento, infatti, furono progressivamente realizzati i tracciati e le stazioni delle Ferrovie dello Stato e delle Ferrovie Nord, che proprio a Bovisa si incrociavano consentendo a persone, merci e materie prime di viaggiare con una rapidità mai vista prima. Già nel 1880 la rete ferroviaria milanese aveva raggiunto una organizzazione assai simile a quella attuale e negli anni seguenti avrebbe giocato un ruolo di grande rilievo nello sviluppo economico e industriale della regione milanese.

L'area di Bovisa, inoltre, godeva di un ulteriore fattore di vantaggio perché si trovava localizzata lungo la direttrice che congiungeva la città con le aree industriali del nord Milano e soprattutto, in seguito all'apertura del Traforo del San Gottardo nel 1882, direttamente con l'Europa centrale. Questa circostanza, unita al fatto che la profondità della falda consentiva la costruzione di grandi fabbricati senza problemi di stabilità, fece sì che la Bovisa si trasformasse da lì a pochi anni in un grande e importante distretto industriale, tanto da guadagnarsi in un annuario dell'epoca l'appellativo di "piccola Manchester di Milano".

I settori chimico-farmaceutico e meccanico rappresentarono i comparti industriali più rilevanti a Bovisa e diedero vita a due veri e propri distretti produttivi: le imprese più importanti furono rispettivamente la Giuseppe Candiani, per la produzione di acido solforico (la prima industria a insediarsi a Bovisa, nel 1882) e la Ceretti & Tanfani per la produzione di impianti di sollevamento e di trasporto.

Nei primi anni del Novecento, nell'area accanto alla ferrovia, furono messe in attività anche le Officine del Gas, l'impianto più grandioso e più imponente d'Italia per la produzione e la distribuzione del gas e la lavorazione dei sottoprodotti. Accanto a questi "giganti", anche altre attività produttive di dimensioni minori trovarono nel corso del tempo la propria localizzazione a Bovisa.

Nel 1907 la Fratelli Branca Distillerie trasferì qui la lavorazione del famoso Fernet e di altri liquori, la cui produzione era stata avviata nel 1845 negli stabilimenti di corso Porta Nuova. Nel 1924 Luigi Zaini scelse Bovisa come nuova sede per la propria produzione di cioccolato e caramelle, fin dal 1913 localizzata in via De Cristoforis.

Lo sviluppo industriale del quartiere

1. Giuseppe Candiani e la nascita dell'industria chimica.

Il primo industriale che scelse di localizzare i propri stabilimenti a Bovisa fu Giuseppe Candiani, che con Antonio Biffi può essere considerato il pioniere della chimica italiana.

Nel 1882 costruì alcuni stabilimenti, lungo la strada Bovivasca, sulla via della Stazione delle Ferrovie Nord.

Accanto alla Candiani sorsero negli anni seguenti numerosi stabilimenti chimici che diedero vita ad un vero polo della chimica inorganica di base e secondaria. Nel 1886 si avviò la produzione di perfosfato in un'industria a Bovisa che insieme alla Candiani fu poi aggregata nel 1920 alla Montecatini. Contemporaneamente si insediarono altre industrie chimiche, la fabbrica dei saponi Calamari, la Edoardo Piatti, la Sessa Cantù e la Brill.

Nel 1892 Bovisa diventa il centro della chimica italiana Carlo Erba che insediò i propri stabilimenti farmaceutici lungo via Comasina. Sempre a Dergano si trova un'altra industria appartenente al settore chimico: la fabbrica d'inchiostro e stampa Lorilleux.

Le presenza di numerose varietà produttive collegate alla chimica di base e secondaria fecero di Bovisa il polo d'eccellenza nel panorama italiano.

La Bovisa, tuttavia, è strettamente relazionata a questo settore produttivo anche dal punto di vista fisico e costruttivo: infatti, le ceneri di pirite, venivano utilizzate per la costruzione degli terrapieni delle abitazioni di Bovisa e della stessa stazione.

2. La Ceretti & Tanfani e l'industria meccanica a Bovisa.

Accanto alla produzione chimica, a fine '800 fecero la comparsa a Bovisa anche le industrie meccaniche, che avrebbero rappresentato un altro settore importante di attività. Nel 1894 gli ingegneri Ceretti e Tanfani fondarono l'omonima industria meccanica per la produzione di impianti di sollevamento e di trasporto, specializzata nella produzione di apparecchi per il trasporto a fune di persone e materiali (nell'ambito navale, siderurgico, chimico e nelle grandi opere di terra) e famosa soprattutto per l'invenzione della teleferica. Le Ceretti & Tanfani non fu tuttavia l'unica industria meccanica a localizzare i propri impianti alla Bovisa: grazie alle vicinanza alle aree di Sesto San

Giovanni, a Legnano e alla forte accessibilità garantita dalla ferrovia, nell'area si insediarono nel tempo numerose altre imprese come:

- la Origoni per la produzione di lamiera (1894)
- le Officine Meccaniche per le costruzioni metalliche e bullonerie (1900)
- la Paccagnini per le minuterie metalliche (1905),
- la Società Italiana Smeriglio, produttrice di mole abrasive (1905),
- le Officine metallurgiche Brogli (1907).

Il panorama della Bovisa a fine secolo era quindi quello di un quartiere industriale caratterizzato da un'ampia diversificazione produttiva.

3. L'officina del Gas di Bovisa

Accanto alle industrie del settore chimico e meccanico, all'inizio dell'900 fecero la comparsa in Bovisa, grandi stabilimenti per la produzione, lo stoccaggio e la distribuzione del gas.

L'industria era stata portata in Italia nel 1856 da un'impresa francese e nel 1863 fu nominata anonima Union De Gaz. I primi impianti furono costruiti fuori dalle mura di Porta Ludovica, Porta Venezia e Porta Nuova, ma il progressivo aumento del fabbisogno rese necessaria la realizzazione di strutture più ampie e capaci. A quell'epoca infatti il gas rappresentava il mezzo di alimentazione dell'illuminazione e del riscaldamento.

Nei 1905 entrò in funzione, il più grande stabilimento d'Italia per la produzione e distribuzione del gas e la lavorazione dei sottoprodotti, l'Officina del Gas di Bovisa localizzata all'interno del nuovo anello ferroviario in una posizione di forte accessibilità.

Fino al 1920 la gestione dell'Officina del Gas Bovisa fu della Union De Gaz, successivamente nacque la società di Gas e Coke. Nel 1930 la gestione passò al comune di Milano, che nel 1935 la affidò alla società Edison, la quale a sua volta nel 1981 la cedette all'AEM (Azienda Elettrica Municipale), in seguito rinominata Azienda Energetica Municipale.

A causa dell'introduzione del metano l'azienda entrò in crisi con la conseguente dismissione ed i gasometri diventarono simbolo del passato industriale della zona.

Di questa attività sono rimaste belle palazzine della direzione ed alcuni luoghi di produzione e deposito dell'area gasometri.

Dei 800.000 mq dismessi quasi 450.000 appartenevano ai gasometri dell'azienda energetica municipale.

Nel 1994 si ebbe la dismissione totale dei gasometri che rimangono elementi di forte testimonianza del passato della Bovisa. Sono depositi, uffici, edificati che riprendono il solenne stile degli edifici ottocenteschi inglesi (mattoni scuri a vista, frontoni e angolari in sequenza, serramenti metallici a trama fitta).

Capitolo 4

LA NASCITA DEL POLITECNICO

La nascita e lo sviluppo del Politecnico sono caratterizzati da un modello monocentrico, che corrisponde alla logica localizzativa delle più importanti funzioni in un ristretto ambito urbano. Questo modello costituisce fattore di crescita nel periodo dell'espansione urbana, ma poi di crisi per l'insorgenza di una diversa domanda di funzionalità del sistema territoriale, ormai congestionato dalla logica dell'accentramento. Va via via chiarendosi l'esigenza di una differente organizzazione e dislocazione delle attività dell'Ateneo secondo un modello policentrico basato sull'articolazione e sul decentramento. Per fronteggiare l'insostenibile congestione del campus di piazza Leonardo nel 1988 il Comune di Milano affida a tre dipartimenti del Politecnico la consulenza per la redazione di una variante d'area al Prg nell'area dei gasometri a Bovisa dove è previsto l'insediamento del Politecnico.

Nel 1989 il Politecnico inizia l'insediamento a Bovisa in un capannone ceduto in comodato d'uso dalla FBM in via La Masa e riadattato. Nel 1990 viene adottata la variante d'area redatta nel 1988 dall'Amministrazione Comunale e dal Politecnico, dunque viene redatto il progetto per il nuovo insediamento del Politecnico alla Bovisa affidato ad un gruppo di progettisti, docenti e ricercatori del Politecnico di Milano (Marcello Grisotti, Cesare Macchi Cassia, Antonio Monestiroli).

Nel 1992 il Politecnico acquista il complesso dell'FBM e prende in affitto il consistente complesso industriale dismesso della Ceretti e Tanfani in via Durando. Viene approvata dalla Regione Lombardia la variante d'area adottata nel 1990. Tale approvazione in realtà non ha risolto compiutamente né i problemi attuativi, date le complessità e la tempistica procedurale necessaria per la stesura di un successivo Piano Particolareggiato, né i problemi strutturali di interventi che implicavano un completo ridisegno infrastrutturale dell'ambito nord-ovest, mentre il sistema della viabilità rimaneva quello previsto dal Piano vigente, non realizzato né tantomeno verificato nelle sue criticità. La collocazione del nuovo insediamento alla Bovisa ha rappresentato un episodio tra i più significativi per fuoriuscire da una situazione di immobilismo e di paralisi, anche conseguenza del regime vincolistico risalente al seppur recente Piano Regolatore del 1980; tale piano aveva determinato infatti una sorta di ingessatura, con la conferma di tutto il tessuto produttivo localizzato lungo il tracciato degli assi ferroviari dello Stato e delle Nord ed in corrispondenza di servizi importanti quali lo scalo Farini e la Dogana.

Nel 1995 uffici, laboratori e archivi del Politecnico si insediano nello stabile di via Cosenz. L'Amministrazione di Milano, già poco prima dell'attivazione della procedura dell'Accordo di Programma, recupera in parte l'impianto del Progetto Bovisa, esito di una seconda convenzione con il Politecnico finalizzata agli studi per il Piano Particolareggiato, all'interno degli indirizzi progettuali per i Programmi di Riqualificazione Urbana. L'ipotesi quantitativa individua un complesso universitario compatto e di grandi dimensioni:

- Utenza di 15.000 studenti
- Standard di 20 mq/studente
- Superficie territoriale di circa 440.000 mq
- Integrazione di altre funzioni: la residenza e il polo operativo AEM Spa.

L'esperienza dei Piani di Riqualificazione Urbana diventa occasione per ridelineare un disegno organico di inquadramento urbanistico a premessa ed integrazione della promozione di un Accordo di Programma (introdotto dall'art. 27 della Legge 142/90) quale strumento appositamente dedicato ad affrontare e risolvere processi di pianificazione/attuazione ad elevato livello di complessità, per il numero degli operatori coinvolti e per la rilevanza dell'opera, in un quadro di accelerazione delle procedure e in un'ottica di superamento del tradizionale approccio scalare – dalla pianificazione generale alla pianificazione attuativa, alle autorizzazioni. Lo strumento dell'Accordi di Programma ha consentito di interrompere un processo lungo e tortuoso, ancora lontano da una completa definizione in termini di pianificazione attuativa, mettendo attorno ad un tavolo tutti gli operatori della riqualificazione, Regione, Comune, Politecnico ed AEM Spa, per farli interagire sia dal punto di vista disciplinare che tecnico-procedurale e finanziario.

Nel giugno del 1997 viene pubblicato il Bando di Concorso Internazionale per la progettazione del nuovo Polo universitario del Politecnico di Milano sull'area dei gasometri. Il compito di predisporre il “bando di un concorso per la progettazione preliminare degli edifici previsti nel Piano Esecutivo e per la progettazione definitiva di parte degli edifici universitari relativi alla prima fase di intervento indicata nel programma dei lavori” è affidato al Politecnico ed è contenuto all'interno dell'Accordo di Programma. Nel settembre del 1998 la Giuria del Concorso Internazionale conclude i suoi lavori, proclamando due vincitori ex-aequo e i successivi classificati:

1°classificato ex-aequo : Ishimoto Architectural & engineering firm Chijodaku, Tokio;

1°classificato ex-aequo : Serete Italia Spa, Orleans;

2°classificato: Fiat Engineering Spa, Milano;

3°classificato: Aldorossi Srl, Milano;

4°classificato: Austin Italia Spa, Milano;

5°classificato: Intertecno Spa, Milano;

6°classificato: Tekne Italia Spa, Milano;

7°classificato: Technit, Milano;

8°classificato: Politecnica Società Italiana di Ingegneria, Milano;

9°classificato: DH&A, Parigi.

Nel 2002 il Ministero dell'Ambiente individua l'area dei gasometri come sito di interesse nazionale, a causa di una concentrazione record di terreni inquinati: 1.600.000 mc. A termine del Concorso Internazionale, vinto da Ishimoto Architectural & Engineering firm Chijodaku, mancavano però i fondi per un'opera di bonifica. Passano così dieci anni e scadono i termini del progetto vincitore che quindi non ha più diritto ad alcuna rivendicazione. A questo punto è possibile far partire un nuovo progetto che vede l'inserimento di un nuovo attore, EuroMilano, che già precedentemente aveva permesso la realizzazione della Base B e della Triennale Bovisa. EuroMilano si fa dunque carico sia delle spese di bonifica che di quelle di progetto. Vengono chiamati tre studi: Renzo Piano, Jean Nouvel e infine Oma. La scelta ricade su quello economicamente più conveniente, Oma.

Il nuovo progetto di Oma per la Bovisa si baserà su un Accordo di Programma che deve essere ancora definito, essendo quello precedente fatto per il concorso del 1997, ormai non più in vigore. Il progetto di Oma allo stato attuale è infatti un progetto di massima e di fattibilità, che si concentra su

due temi fondamentali: la bonifica dei terreni inquinati e l'accessibilità dell'area. Quello che si vede nella tavola di Oma è un'ipotesi di programma. Non è interesse di Oma definire gli edifici né darne una conformazione, perché non sarà Oma che si dovrà occupare del progetto dei singoli edifici, che verranno invece affidati a diversi architetti. Scendendo di scala Oma si occuperà della stazione o di un edificio di rappresentanza.

Il progetto di Oma però, non sarà privo di critiche da parte del Settore Attuazione Politiche Ambientali e il Servizio Bonifiche Ambientali del Comune di Milano, che sottolineano la difficoltà di circolazione dell'area, la scarsa chiarezza dal punto di vista normativo sulla possibilità di realizzare una collina/discardica per la bonifica dei terreni inquinati così vicina agli edifici e la sua dubbia fruizione.

Il progetto di Oma è ancora in corso e molte cose sono ancora da definire.

Capitolo 5

UN'ALTRA POSSIBILITÀ

“La ferrovia soffoca la città”: così De Finetti intitolava il sesto capitolo di *Milano Risorge*, ultimo difficile tentativo di concepire l'urbanistica come arte di dare forma alla città. De Finetti criticava il disegno della cintura ferroviaria milanese – in particolare della riforma del sistema ferroviario iniziata nel primo decennio di questo secolo e terminata nel 1931, con l'inaugurazione della nuova stazione Centrale – secondo due argomenti distinti.

Il primo si riferiva alla miopia del tracciato, dimensionato su previsioni quantitative largamente sbagliate, e pensato secondo criteri trasportistici, senza prendere in esame il poderoso impatto sull'impianto urbano e sulle dinamiche del suo sviluppo. Questo impatto avveniva attraverso la modifica del valore delle aree contigue ai nuovi approdi delle merci e dei passeggeri, ma anche attraverso un'influenza diretta del tracciato ferroviario sulla forma urbana. L'ibridazione di due concezioni, quella “francese” di creare un anello intorno alla città, e quella “tedesca” di penetrare la città con grandi stazioni di testa aveva cumulato secondo De Finetti gli effetti negativi di ambedue. La seconda critica di De Finetti si riferiva più precisamente alla qualità e al disegno dei manufatti ferroviari veri e propri; in particolare al fatto di aver costruito la nuova cintura ferroviaria al piano campagna o in rilevato, invece che in trincea sull'esempio di alcune grandi capitali europee (e come in effetti fu fatto per il tratto urbano delle Ferrovie Nord provenienti da Erba e Saronno); e alla indifferenza dei manufatti ferroviari nei confronti della forma urbana, valga per tutti il viadotto costruito attraverso la grande corte del Lazzaretto o l'errata giacitura della nuova stazione Centrale rispetto all'asse prospettico di piazza della Repubblica e via Vittor Pisani.

De Finetti vedeva dunque la cintura ferroviaria come causa di molti mali di Milano, non da ultimo l'ostacolo ad una connessione organica di questa con il suo territorio. Oggi potremmo per certi versi fare l'affermazione contraria, operare una sorta di ribaltamento concettuale sulle virtù e i vizi dell'infrastruttura ferroviaria nei confronti della città. Questo sulla scorta di alcuni cambiamenti sostanziali: l'arresto dello sviluppo demografico e dei processi di inurbamento; i problemi causati dal traffico privato; la peculiare relazione tra i manufatti ferroviari e il tessuto urbano, effetto dell'espansione non prevista della periferia; l'espulsione delle attività industriali e di alcuni importanti servizi della città storica; e sopra a tutto questi, il ridimensionamento della struttura ferroviaria stessa, che offre alcune delle aree di sua pertinenza come vuoti ridonati alla città. Ci si accorge dunque che la ferrovia, come le cinta fortificate, le piazze d'armi, le grandi proprietà religiose o assistenziali, occupando e dividendo, ha in qualche modo preservato il carattere specifico di alcune aree; ha per così dire resistito all'omologazione formale e salare del piano Beruto, il cui monocentrismo e uniformità è stato ereditato e ingigantito dai successivi piani Pavia-Masera e Albertini.

Ci si può naturalmente interrogare sulla natura e qualità di questi “caratteri preservati”; è indubbio tuttavia che, nella generale revisione in atto del sistema ferroviario e urbano, e nel probabile snellimento dei grandi scali all'interno della città, queste aree si presentino come dei vuoti di grandi dimensioni aperti nel tessuto della prima periferia otto-novecentesca, e perciò implicitamente come delle occasioni potenziali di riforma della loro compagine. L'aumentato grado di accessibilità a scala regionale di alcuni punti della città, con la costruzione del passante ferroviario, rende

necessario un ripensamento delle relazioni di questi con l'intorno, e sulla generale dislocazione di attrezzature e servizi nella città.

Si può tuttavia affermare che la cintura ferroviaria, proprio per il suo carattere di infrastruttura tecnica, di limite, di ferita nella trama urbana, non possiede una forma percepibile nella città; essa si presenta come un oggetto il cui senso non è direttamente percepibile se non dall'interno, che non organizza se non per negazione. Il ritorno di queste aree alla città impone necessariamente una discussione del loro ruolo, la definizione di un programma funzionale ed edilizio, ma anche e soprattutto un ripensamento della loro dimensione e forma.

Capitolo 6

LA PERIFERIA STORICA

Bovisa è parte della periferia “storica” di Milano. L’espansione progressiva della città ha prodotto successive periferie, caratterizzate dalle circostanze socioeconomiche e culturali del tempo. Talvolta le vecchie periferie sono divenute “centro” attraverso operazioni di infrastrutturazione e di sostituzione fisica e funzionale, altre volte sono rimaste periferie; le dinamiche urbane hanno anche trasformato vecchi centri in periferie. Il termine periferia ha cessato da tempo, per l’urbanistica e la geografia, di avere una connotazione esclusivamente topologica.

Esistono dunque molte periferie, diverse per conformazione e caratteristiche funzionali.

La periferia più recente, molto eterogenea dal punto di vista morfologico e funzionale, si confonde con l’urbanizzazione diffusa dell’area metropolitana. Nel secondo dopoguerra si è formata la periferia dei grandi quartieri popolari di edilizia pubblica, monofunzionali, organizzati al loro interno da una viabilità di distribuzione irregolare. Essi sono quasi sempre composti da edifici di grandi dimensioni isolati in mezzo ad aree non edificate, destinate a verde e di uso collettivo.

La periferia “storica” è invece cresciuta ai margini della città ottocentesca, aggregando porzioni di edificato ai vecchi nuclei rurali e proto industriali; si è appoggiata ai grandi assi viari radiali e alle infrastrutture di trasporto (le ferrovie) utilizzando terreni a costo contenuto per attività produttive e residenze popolari.

Il paesaggio urbano della periferia storica è stato fortemente caratterizzato dagli insediamenti industriali, con i loro grandi capannoni, le ciminiere, le alte recinzioni lungo le strade e, a volte, manufatti grandiosi, come i gasometri della Bovisa. Per i quadranti nord-est e nord-ovest di Milano il processo di formazione della periferia storica è iniziato alla fine del XIX secolo e si è compiuto intorno agli anni ’60 con la saturazione della sacche comprese tra i grandi assi viari.

La morfologia della periferia storica ha particolarmente risentito dei tempi lunghi di realizzazione degli insediamenti e quindi del sovrapporsi nel tempo di piani urbanistici diversi nella struttura di impianto e nel sistema normativo. Questi piani non sono mai stati attuati completamente ma solo per frammenti.

Nella periferia storica gli standard urbanistici sono sempre stati carenti non tanto e non solo per la cronica mancanza di aree, ma perché la loro realizzazione, quando prevista, è stata tardiva e quasi sempre di bassa qualità. In particolare la periferia storica manca di una solida armatura urbana, cioè di una rete viaria chiara e ben gerarchizzata e di un sistema adeguato di edifici e di spazi per la vita collettiva. La periferia storica è priva, forse ancor più dei quartieri popolari del dopoguerra, di quella identità che promana da un disegno intenzionale, dotato di senso, e da manufatti e spazi di adeguata qualità e valore simbolico nei quali la comunità possa riconoscersi.

Oggi la periferia storica è sottoposta a processi di trasformazione molto vivaci soprattutto in ragione di tre fattori concomitanti: la relativa centralità rispetto all’attuale sviluppo metropolitano, l’elevata accessibilità con i mezzi privati e soprattutto pubblici e la disponibilità di molte grandi aree dismesse. Oltre alle nuove localizzazioni indotte dai piani di trasformazione delle grandi aree ex industriali, che richiedono iter lunghi e complessi, si è innescato un ricambio funzionale e fisico legato alla rivalutazione fondiaria, meno visibile perché minuto, ma diffuso e quantitativamente rilevante.

Il labirinto di Marina Molon

“Si dice che la periferia è un labirinto. Il labirinto è un luogo indecifrabile dove ci si perde. È un artefatto intenzionalmente organizzato per ingannare. La forma generale, cioè la regola di configurazione spaziale, non è conosciuta e non può derivare dall’esperienza, perché il labirinto è organizzato in modo da impedire la visione di insieme (il centro, i confini), ed è ripetitivo così da non avere luoghi riconoscibili.

Siamo abituati ad associare il labirinto ai caratteri indecifrabili di certi ambienti naturali, ad esempio una selva vasta e compatta e lo spazio aperto e indeterminato, come sono l’oceano per il naufrago e il deserto per il viaggiatore inesperto. Associamo al labirinto l’incertezza delle coordinate spazio-temporali, come accade ad un malato quando esce dallo stato di incoscienza. Il labirinto è materia di molteplici metafore molto radicate nella cultura occidentale: si pensi alla “Biblioteca di Babele” di Borges, a “La vita è sogno” di Calderon della Barca.

La periferia storica vasta e disordinata, senza disegno, accumula spazi anonimi e ripetitivi difficilmente memorizzabili lungo una viabilità non gerarchizzata e non coordinata.

È, da quasi un secolo, sinonimo di marginalità e di insicurezza per la bassa qualità edilizia, per la mancanza di servizi e di attrezzature pubbliche, per la precarietà nei collegamenti con il centro urbano e le altre parti della città, per la presenza di barriere fisiche e di grandi aree abbandonate: lo scenario desolato di film indimenticabili come “Rocco e i suoi fratelli” di L. Visconti.

Marginale, insicura, la periferia è priva nello stesso tempo dei pregi della centralità e dei pregi della dispersione.

La periferia d’altra parte in molti paesi occidentali è una porzione rilevante delle città e nei paesi meno sviluppati è la quasi totalità delle città. Questa constatazione ci induce a trarre conclusioni sconcertanti sul fallimento degli strumenti urbanistici e nello stesso tempo, a riconoscere nostro malgrado che la periferia è oggi la forma più diffusa di urbanizzazione. La periferia è la città.”

La periferia, soprattutto la periferia storica ci appare estranea perché non corrisponde a nessuno dei modelli consolidati di impianto urbano che la storia dell’architettura ci ha tramandato (il tessuto medievale, il tessuto rinascimentale, il tessuto ottocentesco, la città giardino, il quartiere razionalista). Questi modelli possiedono elementi riconoscibili: la rete viaria ordinata secondo chiare regole di forma (cartesiana o polari); le strade e le piazze con sezioni pertinenti ai compiti assegnati e alle caratteristiche dell’intorno edificato; il tessuto, cioè la parte modulare e ripetitiva delle unità residenziali; le emergenze, cioè gli edifici rappresentativi della vita civile dotati di forma e proporzioni adeguate al ruolo; spazi ed edifici, o porzioni di essi, dedicati ad attività specifiche, organizzati in insiemi coerenti e dislocati in contesti favorevoli.

La periferia storica ci appare invece come un assemblaggio casuale di frammenti. Non ha la densità dei grandi centri moderni, non ha il silenzio, il verde, la privacy degli insediamenti dispersi la bassa densità. Nella periferia storica sono presenti tutti i modelli morfo-tipologici in proporzioni poco significative e gli edifici sono una parodia dei tipi edilizi da cui derivano. Quasi mai esistono limiti chiari come le mura e le porte di ingresso delle antiche città; o un centro come la strada principale, la piazza della cattedrale o del municipio; o porzioni di tessuto identificabili per una ragione sociale, funzionale o di forma.

Bisogna dunque guardare la periferia in un altro modo. Occorre forse rinunciare ad avere come punto di riferimento iniziale i modelli di impianto insediativo consolidati dalla tradizione, non tanto perché essi non siano in qualche modo recuperabili in una successiva fase progettuale, quanto per

avere la libertà di riconoscere e strutture formali e funzionali che sono proprie di questa nuova modalità di urbanizzazione, la periferia, e utilizzarle come punto di partenza per un riesame delle pratiche possibili di riqualificazione.

È una diffusa convinzione che sia possibile migliorare veramente la periferia solo con interventi radicali. Essi vengono quasi sempre identificati con interventi grandi in termini di aree e volumetrie, in sostituzione o totale antagonismo con l'esistente. La disponibilità di grandi aree, come le aree industriali o gli scali ferroviari dismessi, in questi ultimi decenni ha messo a disposizione di molte città occasioni irripetibili. Però un grande intervento non è automaticamente un buon intervento.

Capitolo 7

IL PROGETTO

Alla luce di quanto detto precedentemente, Bovisa si colloca perfettamente in quello che si è definito il contesto della periferia storica. Risulta un mondo a sé, caratterizzato da una densità altissima, un tracciato viario minuto e un tessuto misto; la presenza di industrie interrompono il sistema residenziale di case principalmente a ballatoio, con capannoni e impianti di grandi dimensioni. Si evincono così differenti esempi di tessuti edilizi, dall'agglomerazione confusa del borgo storico di Villapizzone, all'alta densità delle case cooperative di Dergano, fino ad arrivare agli esempi di quartieri razionalisti di edifici svincolati dalla strada o al caos degli impianti industriali.

All'interno di questo sistema variegato è necessario individuare delle polarità (il borgo storico di Villapizzone, la cascina Albana, i parchi con valore monumentale quali il parco AEM e il Campo dei Fiori), nonché delle trame o assi preponderanti su cui innestare la base di un progetto di riqualificazione.

Il giardino e la città

Per una migliore comprensione delle origini del progetto, è necessario precisare quello che è stato il ruolo del "verde" (dei parchi e dei giardini), all'interno dell'evoluzione "razionale" della progettazione della città contemporanea.

È possibile comprendervi filoni alquanto differenti, ma accomunati dalla necessità del controllo razionale dello sviluppo urbano, finalizzato alla migliore definizione dello per la vita associata dell'uomo, e che può essere visto come parzialmente coincidente con quella stagione di elaborazione teorico-pratica che, partendo da Hilberseimer e passando per Le Corbusier, si identifica con il Movimento Moderno ed il Razionalismo.

Un secondo filone, altrettanto significativo come peso, e forse ancor più come antecedenti e continuità, anche rispetto alle ideologie contemporanee, è costituito dall'ideologia e dalla conseguente strumentazione operativa ruotante intorno al Garden Movement di origine anglosassone, ma con solide, pur se variegata, ramificazioni europee. L'idea che sostiene al fondo la nascita di questo atteggiamento è una sostanziale ostilità, o per lo meno diffidenza, rispetto alla città moderna e contemporanea, a favore di un sogno ruralista dai caratteri a volte più arcaici, a volte più moderni. Anche tale atteggiamento non sembra aver determinato sostanziali incrementi di tecniche progettuali rispetto al tema del "verde", che, piuttosto, continua ad essere visto come sfondo, dilatato, di una dispersione urbana, che così rischia di perdere i connotati di città senza tuttavia acquistare quelli della campagna.

Entrambi questi atteggiamenti hanno però tra di loro numerosi intrecci teorici e operativi. Entrambe le posizioni, tuttavia, non sembrano aver né conservato quanto già acquistato dai secoli precedenti, nell'ansia tutta "moderna" della ricerca del "nuovo", né fornito nuove capacità basate su specifiche acquisizioni rispetto all'oggetto di questo studio.

Focalizzando l'attenzione sul Garden Movement, si può sostenere che il tema rappresentato è uno degli elementi originari della progettazione moderna della città, anche se da un punto di vista di apparente negazione della stessa, proprio per la ricerca del suo dissolvimento nella campagna, ovvero nel suo opposto. Il villaggio rappresenta il paradigma metaforico verso cui tende una

sinuosa, ma riconoscibile linea di ricerca sulla progettazione delle parti urbane di nuova edificazione, che attraversa in diagonale l'intera vicenda del nostro secolo.

Il tema del verde nella sua accezione "antiurbana", costituisce una componente fondamentale del pensiero e della pratica "moderna" della costruzione della città, dalla città giardino di Howard al decentralismo anarchico di Kropotkin, dal *landscape* di Olmsted al regionalismo di Mumford, fino al *townscape* di Cullen, alle *new towns* inglesi ed alle *villes nouvelles* francesi. La stessa costruzione di *garden cities*, o di *cités jardin*, o la *Siedlungspolitik* ha rappresentato un filone di sperimentazione per la costruzione razionale della città.

Ma ancor più significativa è l'adesione all'ideologia del Garden Movement da parte di personaggi come Wagner, Behrens, May, Taut nonché Loos, che (nel periodo in cui è architetto capo per la redazione del piano della "Vienna rossa") dà una legittimazione teorica dei sobborghi-giardino.

Loos è infatti tra i più accesi sostenitori degli insediamenti residenziali suburbani a bassa densità e redige un programma attuato solo parzialmente, ma particolarmente significativo è il ruolo da lui affidato al giardino, al punto da rovesciare la tradizionale priorità del metodo di progetto: "*Bisogna cominciare dal giardino . Il giardino è di primaria importanza, la casa è secondaria*".

Un'ulteriore componente di questa visione antiurbana è costituita dalla versione "disurbanista" sovietica, tra gli anni '25-30, la quale rappresenta un'estensione più radicale verso un annullamento della città nella campagna.

Più specificamente, per quanto riguarda il tema della progettazione del verde in quanto tale, all'interno del tentativo di razionalizzare la città esistente ed in relazione ai nuovi dettami "funzionalisti", particolare significato assume la ricerca di Leberecht Migge, soprattutto per quanto attiene al progetto e realizzazione di alcuni Volkspark. In essi il tema del verde è ricondotto, per la motivazione funzionale del miglior utilizzo del parco da parte di ogni utente, alla sua manifestazione più essenziale: il piano libero, così che gli elementi della composizione vegetale sono ricondotti a filari di "margine". Le matrici logico-funzionali del Volkspark erano state delineate delle sue componenti essenziali da Ludwig Lesser: i Volkspark "*non dovranno più essere attrezzati soprattutto in funzione della passeggiata con poche aree per il gioco di diverse dimensioni...essi dovranno invece disporre in primo luogo di grandi superfici erbose destinate al gioco, a disposizione di tutti...ombrosi viali di verde devono circondare questi prati...Qui devono trovare ospitalità tutti gli strati sociali della popolazione...dove poter compensare la vita ordinaria.*"

Migge considerava il parco urbano "nello stile paesaggistico" del XIX secolo inutile e inutilizzabile; una tradizione morta di cui nessuno poteva più accettare l'esistenza. Non gli attribuiva neanche un valore storico-culturale. La natura fuori della città poteva essere considerata senza maschera; il parco doveva invece avere una base funzionale. Nella sua opera più nota Migge sostiene anche l'idea che attraverso la diffusione del giardino domestico, dei Kleingarten, dei giardini pubblici, disegnati in forma moderna, possa essere riconfigurata la metropoli stessa.

Ma nella ricerca di essenzialità della forma del giardino moderno è possibile vedere anche al sintesi del percorso "razionale" del progetto del verde dalle origini del Movimento Moderno, fin quasi agli anni Ottanta: di annullamento progressivo della ricerca sulle "forma del verde stesso, declassato da grande tema di ridisegno della forma urbana a prestazione quasi esclusivamente funzionale.

Sia nei parchi realizzati e progettati nel decennio di Weimer (complesso di giardini e orti con Otto Haesler nella Siedlung Georgsgarten; Berlin-Britz con Martin Wagner e Bruno Taut), sia nelle elaborazioni teoriche, quali le "corone di orti-giardini" intorno alle grandi città, o i Kleingarten, o

ancora il Kommunale Kolonial Park, è notevole la spinta all'innovazione della città attraverso il verde, visto anche come motore di attenzione sociale.

Con la crescita vorticoso della dimensione della città, accoppiata a incontrollabili fenomeni di inurbamento, che determinavano condizioni totalmente insalubri di intere parti della città, si era radicata alla fine del XIX secolo ed all'inizio del XX secolo la necessità del superamento delle principali condizioni di degrado, attraverso la costruzione di specifiche tecniche di orientamento e sviluppo della crescita urbana. Questo tipo di orientamento razionale, proprio per l'urgenza anche quantitativa che il fenomeno poneva, si era focalizzato prevalentemente in relazione anche alle motivazioni funzionali che le erano proprie, sugli aspetti di ordine, rappresentatività e ripetibilità delle nuove quantità edilizie, prevalentemente abitative. Nell'opera dei maggiori teorici della nascente disciplina urbanistica si mescolano, proprio per l'evidente spinta ad una condizione urbana più equilibrata, una tensione utopica che ha le sue principali radici in Owen, Fourier, Godin, le cui teorie avevano trovato strumenti di divulgazione non secondari nelle graficizzazioni dei familisteri e dei falansteri ottocenteschi, basati su un concetto di lontananza dalla realtà urbana ed un'immersione nell'ambiente rurale. Non è forse improprio ritenere che una quota di tematiche relative al rapporto fra spazio edificato e spazio libero, o verde, abbia questa precisa derivazione. In particolare sembra derivare da questa origine l'idea di una città moderna come composizione equilibrata tra quantità edificate e quantità di verde o spazio aperto. Tale composizione equilibrata, con il progredire della costruzione teorica all'interno dell'idea di una città razionale, ed in particolare con il precisarsi della stessa di Hilberseimer e, per altri versi di Le Corbusier, raggiunse in alcuni esempi paradigmatici (come quelli della *ville radieuse*), una netta prevalenza di verde o dello spazio aperto rispetto allo spazio edificato.

Il breve testo della Carta di Atene, dove sono sintetizzati i criteri di progettazione della città contemporanea, in funzione di una nuova organizzazione della vita associata agli uomini, ed in cui il verde assume il compito non solo igienico, ma anche esplicitamente compositivo del rapporto tra spazio edificato e spazio aperto, ha rappresentato e rappresenta tuttora un forte strumento di riferimento nella pianificazione attuale.

Un elemento non secondario da notare, è poi che, soprattutto negli esempi progettati dai principali esponenti del Movimento Moderno, dovevano assolvere il compito di "manifesti teorici", il verde appare, proprio per la prevalenza attribuita all'edificato, più come sfondo indifferenziato, oppure anche come elemento, che inquadrato esteticamente dagli interni dello stesso, assume valenze affidate al contrasto tra natura non modificata dall'opera dell'uomo e natura modificata dall'opera dell'uomo, attraverso l'adozione di forme geometriche e costruttive semplici e razionali. Tale è ad esempio il caso dei progetti di Hilberseimer per una Ville Verticale (1924-30), o di Le Corbusier per la Ville Radieuse, ovvero per i grandi progetti urbani per Algeri o per Rio de Janeiro. Significativo è tra l'altro il fatto che mentre grandi progetti esemplari degli esponenti principali del Movimento Moderno sono ormai memorizzati nella coscienza architettonica collettiva, gli esempi degli stessi autori relativi alla progettazione dello spazio verde si presentano quasi esclusivamente come appunti "a schizzo", elementi relativamente indistinti, pur nella loro indubbia carica di suggestione poetica. Nella pratica sembrerebbe cioè che solo in pochi casi l'attenzione, e quindi l'esempio, sia stato ricondotto allo specifico problema del verde come tema di progettazione.

Un caso a parte, nella proposta di ridefinizione del rapporto fra spazio edificato e spazio verde nella città moderna, può essere rappresentato dalla ricerca di Bruno Taut, il quale peraltro, pur all'interno di una linea di costruzione razionale, manifesta una tensione espressionista ed "operaista" che ne

chiarisce in parte il diverso sviluppo. In particolare nella realizzazione di Berlin-Britz il tema del verde, oltre ad essere risolto come orto o giardino nella impostazione della tipologia edilizia diffusa delle case basse in linea racchiuse dal famoso “muro rosso, presenta una soluzione di grande definizione qualitativa dello spazio centrale a ferro di cavallo, anche per l’apporto specialistico di Leberecht Migge. Tale soluzione, tuttavia, pur presentando innegabili caratteri significativi sia negli elementi compositivi in quanto tali, sia nel rapporto con la città, non contiene elementi di radicale innovazione nella ridefinizione del verde come *componente tipizzata e ripetibile* nella costruzione della città moderna.

Viceversa se si analizzano più in particolare il messaggio e l’opera di Le Corbusier, si può notare che il contributo dato al problema del verde in quanto tale, a prescindere dalle schematizzazioni negli esempi di grande scala, è realmente molto significativo e innovativo. Se si analizzano tre dei “cinque punti dell’architettura moderna” ed in particolare quelli che riguardano l’adozione dei *pilotis*, l’uso del *toit-jardin* e la proposta della *fenetre en longueur* si può ritenere che, attraverso di essi e attraverso la pratica progettuale, siano stati dati contributi decisivi alla costruzione della specifica modernità del verde nella città contemporanea. L’adozione dei *pilotis* rendeva l’area sottostante agli edifici libera per l’uso; ma enfatizzava anche l’artificialità degli edifici a paragone della natura e del verde circostante. L’uso dei *toits-jardin* o dei giardini pensili era legato all’idea che, per Le Corbusier, essi fossero il “piano cosmologico” della casa, con il cielo che funge da soffitto e il tetto da pavimento. Qui la natura rimpiazza la superficie artificiale del soffitto, ma soprattutto determina le condizioni per un’ulteriore moltiplicazione del rapporto tra naturale ed artificiale, tra interno ed esterno, come nei tetti dell’Unités d’habitation o ancor più nel tetto della villa di Charles de Bastegui a Parigi (1929-31), dove, oltre alle contrapposizioni suddette, quasi ogni elemento del tetto è giocato su di un surrealistico procedimento di trasposizione e trasfigurazione. La *fenetre en longueur*, infine, consente vedute panoramiche del paesaggio e ne fornisce la cornice attraverso cui lo si può ammirare come se fosse un quadro o osservare come se si vedesse dal finestrino di un treno in movimento. In tal modo il paesaggio è incorporato nel progetto architettonico.

Lo spazio connettivo

Le polarità e le gerarchie divenute più marcate, conferiscono così un ancor maggiore significato allo spazio non costruito, tema compositivo nella sua globalità, in quanto connettivo tra i vari edifici e spazio articolato tra essi. L’asse verde in direzione nord-ovest segue quello che era l’orientamento originario degli edifici industriali all’interno delle “goccia”. L’accostarsi delle corti ha il duplice valore di configurare l’assetto di un “foro” ma allo stesso tempo, evitando la chiusura, cercano di stabilire una comunicazione oltre il limite della ferrovia. Tale apertura richiama la necessità di riappropriarsi della città circostante senza però riuscirci totalmente. Un secondo asse, trasversale a quello principale, cerca di stabilire un contatto in direzione sud-est per riallacciarsi alla trama urbana. Dal punto di vista architettonico, la creazione di tali assi è permessa dalla successione o alterazione delle corti; la ripetizione monotona delle corti scandisce l’asse nord-ovest finché una variazione per sottrazione della suddetta tipologia edilizia permette l’apertura dell’asse sud-est interrompendo il sistema di successioni. Questi assi verdi diventano generatori dello spazio circostante.

Giorgio Grassi parlando dell’opera svolta da May a Francoforte, spiega bene il valore dello spazio aperto nel passato e nella città moderna:

“La scelta operata si compie principalmente nell’assunzione di due tesi fondamentali sulla città antica. Una è quella che pur interpretando la forma della città come un fatto complesso e ricco in modo inimitabile, tuttavia la considera sempre riducibile agli elementi che la costituiscono, elementi che sono tutti individuati sul piano formale. L’altra tesi si esprime nel riconoscimento alla città di una sua relazione stretta e costante con il territorio e in particolare con la campagna, vista come uno degli elementi principali della formazione e dello sviluppo della cultura urbana, un polo dialettico con cui occorre sempre fare i conti, anche per quanto riguarda la conoscenza e la definizione degli elementi che compongono la città ... Dal punto di vista architettonico, nella città classica, la funzione principale di queste aree a verde era relativa agli edifici, alle ville o ai palazzi, cui appartenevano, ai monumenti con cui erano in relazione, era quella cioè di essere parte della loro architettura in modo inscindibile ... May chiama l’arte di costruire il verde nella città «un’arte grande e popolare», la riconosce cioè come uno dei principali elementi architettonici della nuova città: un elemento in cui questa può effigiarsi e riconoscersi, così come già avviene di fronte ai monumenti del passato, mediante la testimonianza delle sue strade e delle sue piazze, attraverso gli stessi elementi naturali che la configurano, il fiume che l’attraversa o il colle che la domina “.

Dal foro romano all’Università della Virginia di Thomas Jefferson

L’Università della Virginia nasce in seguito al progetto di legge del 1779, avviato per incrementare la diffusione della cultura. Thomas Jefferson, nel proporre l’organizzazione fisica ideale dell’istruzione superiore americana, si distaccò dallo schema tradizionale dell’unico grande edificio, per introdurre il concetto profondamente innovativo di *academical village*. Sarà l’Università della Virginia, realizzata dopo anni di elaborazioni progettuali, a fornirci l’esempio concreto, così come Jefferson l’aveva concepito sul piano congiuntamente - architettonico funzionale e didattico - strumentale. Possiamo anche affermare che nella progettazione di Jefferson ricevette compiutezza, non soltanto terminologica, lo stesso nome di campus col quale fin dal periodo coloniale venivano chiamate le università - college in generale. Fu infatti nell’istituzione creata da Jefferson che campus significò realmente attività in comune, *city in microcosm*, nucleo generatore della città in crescita intorno a esso. Jefferson intraprese quell’impegnativo disegno, che coronò la sua lunga e operosa esistenza, quando ormai era anziano.

Osservando l’impostazione nel complesso, si ha la sensazione che egli, nel progettarlo, non abbia avuto in mente alcun modello definito, antico o contemporaneo, ma abbia ripreso da varie fonti, armonizzandole finalisticamente in chiave del tutto originale. Ad esempio egli si rifece ai luoghi di incontro e di discussione, *palaestrae*, e agli spazi aperti, *fora*, propri dell’epoca romana. Molte altre sono le fonti attribuite a questo disegno. Innanzitutto è stato suggerito che il disegno dell’Università della Virginia deriva da due esempi francesi: il Château de Marly di J.H. Mansart, che Jefferson visitò durante la sua permanenza in Francia e l’Hôtel de Salme, che conosceva dalle tavole del Krafft - Ransonette e che ancor prima aveva visto a Parigi. Altri riferimenti sono riconducibili a opere immediatamente precedenti alla sua. Ricordiamo in proposito il progetto dell’architetto francese Joseph Jacques Ramée per l’Union College del 1813. Lo schema di Ramée è innovativo rispetto alla tradizione americana della progettazione dei colleges, in quanto caratterizzato da elementi più propriamente europei. L’affinità con l’Università della Virginia è rilevante non soltanto rispetto all’impianto planimetrico in se stesso, ma anche per il fatto che tale impianto nasce

da una precisa impostazione dell'ideale educativo, coincidente con quello di Jefferson, secondo il quale, appunto, professori e studenti devono vivere in stretto contatto, in un contesto in cui vari spazi autonomi e ben definiti siano unificati da un ordine formale e dall'organizzazione stessa dei vari alloggi. È importante ricordare che il progetto per l'Union College viene elaborato da Ramée in collaborazione con Eliphalet Nott, un pedagogo i cui ideali educativi erano molto vicini a quelli di Thomas Jefferson. Infine, un altro complesso con un'impostazione planimetrica simile a quella adottata da Jefferson a Charlottesville è il progetto per la National University a Washington di Latrobe, del 1816, a sua volta simile al disegno dello stesso Latrobe per un'accademia militare. Tutti questi complessi, pur presentando delle differenze, conseguenza delle diverse epoche in cui vennero concepiti e delle diverse funzioni che dovevano assolvere, avevano in comune alcune caratteristiche di funzionamento planimetrico: uno spazio rettangolare definito da elementi allineati sui due lati lunghi e aperto su uno dei due lati corti, mentre sull'altro lato corto l'edificio più importante dominava l'intero sistema. Questo tipo di impianto planimetrico ben rispondeva all'esigenza di Jefferson di accomodare i vari spazi e le varie funzioni del campus secondo un preciso sistema gerarchico.

Più tardi nel 1925 Heinrich Tessenow progettò la scuola di Dresda, riproponendo lo stesso impianto. Il grande complesso, isolato in una vasta area verde, è composto da un edificio per le attività didattiche, da sei unità residenziali per gli allievi e gli insegnanti, dall'edificio per la mensa e dall'aula magna. Tessenow accorpava i sei nuclei residenziali degli allievi sui due lati di una grande corte lunga 165 metri e larga 47, al cui fondo veniva collocato l'edificio dell'aula magna e la mensa. Due pergole in cemento armato, alte e sottili, sui due lati della corte, consolidavano nella evanescente monumentalità dell'architettura da giardino lo spazio unitario della corte, isolando al tempo stesso, dietro sottili grigliati in legno, le singole "famiglie" residenziali, ciascuna dotata di corti e spazi verdi.

Entrambi gli esempi sopra citati, l'Università di Jefferson e la scuola di Dresda di Tessenow, riportano un impianto volto alla creazione di un vasto spazio centrale, raccolto, dove le cortine edilizie ne delimitano il perimetro. La somiglianza con il foro romano è evidente; analizzandone le misure, l'impianto si basa su un rapporto di 1:3 tra il lato maggiore e quello minore del foro che viene a crearsi, rapporto che spesso si incontra nella storia antica, come nel caso del Foro di Pompei. Da un punto di vista di percezione visiva, l'impiego di un portico che delimita il perimetro del foro, incrementa il senso di chiusura, di "internità" per uno spazio pubblico.

Questi esempi sono stati il punto di partenza per la progettazione dell'impianto a Bovisa.

La scelta tipologica: la corte

La genesi della corte nell'architettura domestica, come è noto, ha origini antichissime, ed è una presenza costante in culture lontane nel tempo e nello spazio: dalle case a patio delle antiche città ellenistiche e romane, fino alla corte dei palazzi rinascimentali, lo spazio aperto racchiuso dalla casa è un elemento fisso riconoscibile, attorno al quale si organizzano gli spazi domestici e rappresentativi. In questi esempi però esso conserva sempre un carattere privato, legato alle attività svolte dal singolo nucleo familiare che lo abita. Per trovare quel carattere collettivo e quel senso di comunità a cui rimanda la corte che accoglie più abitazioni bisogna risalire agli impianti conventuali, soprattutto dell'ordine dei Certosini, che organizzavano le singole dimore dei frati intorno ad un cortile comune: un procedimento di montaggio di elementi autonomi attorno ad una

grande corte chiusa, come il modello conventuale della Certosa di Ema evocato e riattualizzato da Le Corbusier nella sua proposta degli *Immeubles Villas*. Vi sono analogie anche con altri tipi di impianti a corte, come le caserme militari, gli ospedali, i lazzaretti, i villaggi operai degli utopisti come Owen e Fourier, con le realizzazioni sovvenzionate di impronta “sociale” come la *Cité Napoléon* di Parigi e di Lille, o ancora più lontano nel tempo con i beghinaggi fiamminghi o i caravanserragli; un forte senso di collettività si rispecchia nello spazio racchiuso della corte, ma ciò è indissolubilmente legato al carattere speciale o temporaneo di quel tipo di residenza. Nel tipo urbano a corte che si è cercato di realizzare invece c’è una combinazione di elementi: da un lato alloggi destinati a nuclei familiari stabili, dall’altro la collettività dello spazio interno della corte, spesso intesa come *manifesto estetico della comunità*, in contrapposizione all’individualismo piccolo borghese della casa unifamiliare. La residenza a corte per come è stata intesa nel progetto, non è precisamente catalogabile in un tipo architettonico, ma piuttosto un tipo urbano; si colloca cioè in una categoria intermedia tra architettura e urbanistica, in quanto nella sua identificazione sono presenti materiali di entrambe le discipline. Si parla della forma degli spazi e della loro organizzazione, di corrispondenza fra questi e la struttura, ma non si coinvolgono gli elementi minimi della costruzione. Allo stesso modo è una categoria che pur non coinvolgendo direttamente le scelte di carattere previsionale, macroubanistico, e nemmeno l’organizzazione generale della città, risulta strettamente connessa alla forma delle strade, all’altezza delle facciate, e in generale alla disposizione degli spazi pubblici e privati negli ambiti residenziali.

Il tipo insediativo a corte, inteso come risultato del progetto urbano, non può non confrontarsi con i concetti di isolato e di tracciato viario. Questi due ambiti sono strettamente legati fra loro, ma non sono in rapporto consequenziale. Dalla combinazione tra la forma del lotto edificabile delimitato dalle strade e la modalità di costruzione dello stesso possono scaturire soluzioni molto diverse. In questo senso l’isolato inteso come elemento specifico del progetto urbano, anche se per tradizione rimanda al fatto costruito e all’edificazione compatta tipica della città densa, non indica un tipo di costruzione chiusa sui lati perimetrali, ma è da intendersi come la forma delle aree edificabili in rapporto alle strade; Marti Aris lo definisce così:

“È un principio generale di urbanizzazione che possiede un valore universale e permanente. È presente, come elemento strutturante della forma urbana, in culture molto distanti tra loro nello spazio e nel tempo: dal sistema ippodamico ellenistico o dalla centuriazione romana, passando per le bastie e le città mercantili medievali o le città della colonizzazione spagnola in America, fino ad arrivare alla nozione di superisolato che appare in molte proposte urbanistiche degli architetti del Movimento Moderno”.

L’isolato residenziale a corte possiede due aspetti peculiari: la disposizione dei volumi ai margini del lotto e la conseguente delimitazione di una spazialità protetta centrale e riconoscibile come volontà del progetto.

Ma la soluzione di disporre a corte il corpo di fabbrica e di considerare l’intero isolato come unità minima di progetto, ha origini diverse: a Barcellona l’isolato quadrato è proposto come elemento base del piano di espansione, anche se nella realizzazione, lasciata all’iniziativa privata attraverso la frammentazione in piccoli lotti, l’unità dello spazio interno viene meno; a Parigi l’unione dei piccoli lotti edificabili in cui sono suddivisi gli isolati del piano Haussmann permette la costruzione di complessi residenziali di dimensioni sempre maggiori, fino a raggiungere la misura dell’intero

isolato, che si dispongono attorno ad un nuovo tipo di spazio aperto, la corte giardino. In un caso è un processo imposto che ha trovato difficoltà di realizzazione, nell'altro un processo nato dall'interno, causato dalla progressiva trasformazione degli elementi della casa urbana, delle normative e delle condizioni di urbanizzazione, fino a raggiungere una conformazione a corte.

Se nel corso dell'Ottocento si sono create le premesse generali, è solo dagli anni '10 del Novecento che la corte urbana collettiva viene proposta in modo sistematico come una possibile soluzione razionale alla necessità di espansione di molte città europee; la grande quantità di realizzazioni, e quindi le sperimentazioni e le variazioni che possiamo analizzare nei vari casi, ci conducono a parlare di formazione di un tipo urbano riconoscibile. Si rende cioè evidente un grado di generalità in questo tipo di forma costruita: una modalità che utilizza soluzioni progettuali ricorrenti per rispondere a problemi simili e in contesti simili, e di cui possiamo distinguere gli elementi strutturanti.

In parallelo alla definizione della soluzione urbana ottimale, nei primi trent'anni del novecento assistiamo anche ad una messa a punto razionale della dimensione e della distribuzione degli ambienti della casa, codificazione che si ripeterà in modo abbastanza stabile per tutto il secolo. Ad un profondo cambiamento dello spazio interno della casa, non corrisponde un altrettanto drastico sovvertimento dello spazio urbano che, definito attraverso il blocco perimetrale, presenta gli elementi caratteristici della città storica, senza sostanziali innovazioni: la strada, delimitata dalla continuità delle facciate, come un vuoto allungato che si apre nelle piazze senza soluzione di continuità, che accoglie tutte le funzioni pubbliche e di circolazione; la facciata che separa nettamente un esterno da un interno. Il tipo urbano a corte quindi si profila come la soluzione in grado di risolvere i problemi posti dalla nuova città in espansione, di rispondere alle domande di razionalità e igiene, aria e luce per gli alloggi, alla necessità di verde, e allo stesso tempo di garantire una continuità di spazi con la città storica, attraverso il sistema della maglia stradale e dell'isolato, e di conseguenza della strada corridoio e di tutto il suo consolidato funzionamento. Tale soluzione, che vede in questo periodo le prime realizzazioni importanti, permette di riconquistare lo spazio interno dell'isolato come grande corte comune, e spesso di introdurre l'elemento naturale del verde nella città di pietra; ma consente anche di controllare per intero la costruzione del corpo fabbrica perimetrale, e quindi di progettare con criteri razionali le piante, garantendo una profondità ridotta e un doppio affaccio agli alloggi. Le esperienze più significative si avranno principalmente nel nord Europa: Amsterdam, Rotterdam, Milano, Vienna, Amburgo, Madrid e Berlino.

Cortili milanesi

La corte compare a Milano verso la fine del Quattrocento come elemento dotato di caratteri propri e relativamente stabilizzati, pur con le debite variazioni di scala e disposizione. La sua origine diretta potrebbe essere cercata nei castelli, che già univano in quel periodo alle funzioni più propriamente difensive, caratteri spiccatamente residenziali; l'ordine formale della corte è tuttavia originato più che dalle corti dei castelli, dai chiostri monastici, dove il cortile costituisce il vero e proprio spazio organizzatore del costruito.

È molto probabile che il chiostro abbia costituito un riferimento importante per la stessa formalizzazione architettonica della corte civile. Se possiamo infatti collocare la comparsa della casa a corte in area lombarda intorno agli inizi del Quattrocento, molto più difficile è stabilire una cronologia per la nascita del tipo monastico organizzato intorno ai chiostri. Nella configurazione più

comune il nucleo del monastero si trova addossato ad un fianco della chiesa, in genere quello meridionale per ragioni di orientamento solare; un lato di portico del chiostro è tangente alla navata e direttamente contiguo ad essa, senza l'interposizione di un corpo di fabbrica; il lato in prossimità del transetto ospita in genere la sacrestia e la sala capitolare a piano terra e la cucina, il terzo le foresterie e i magazzini con comunicazione diretta verso l'esterno.

Viollet-le-Duc indica l'origine lontana del chiostro nel peristilio della casa romana; la sua supposizione, di natura puramente analogica, sembra tuttavia confermata da studi recenti, che hanno dimostrato come il monastero di Lorsch (760-774), in genere considerato il capostipite del tipo monastico a chiostro, fosse in realtà l'adattamento di una villa rustica a peristilio costruita su modelli romani. Viollet-le-Duc individua tuttavia le profonde differenze tra il chiostro monastico medievale e il suo antecedente nella presenza del muretto che separa l'ambulacro dal giardino, e nella piccola taglia delle colonnette, spesso disposte in sequenze intricate. Il chiostro medievale infatti presenta un'estrema varietà nell'alternanza di pilastri e colonne, nel raggruppamento delle colonne stesse e nell'uso di contrafforti alternati ad archi.

Il portico del chiostro medievale è solitamente ad un piano; esso non costituisce perciò tanto un elemento di definizione formale dello spazio aperto, quanto un percorso continuo al riparo dalle intemperie, che collega corpi di fabbrica di volumetria e destinazioni molto eterogenee.

Con la nascita degli ordini mendicanti, i conventi iniziano a inurbarsi, e lo schema planimetrico dei complessi edilizi deve spesso adattarsi alle particolarità del sito urbano, perdendo quella caratteristica di nucleo autosufficiente che contraddistingueva gli insediamenti monastici veri e propri.

Uno studio accurato della tipologia dei complessi monastici nel Cinquecento e nel Seicento a Milano dovrebbe considerare innanzitutto la struttura degli ordini religiosi, distinguendo ordini propriamente monastici, cioè legati da voti di clausura, ordini regolari come ad esempio gli ordini mendicanti e confraternite senza obbligo di vita comune. La relazione tra regola, struttura dell'ordine e architettura del monastero appare di natura molto complessa. Il chiostro sembra ad esempio un elemento proprio e ineliminabile dell'ordinamento benedettino, che manca invece in più casi nei conventi degli ordini mendicanti. Anche a rischio di schematizzazioni, una sola distinzione va perciò operata, e cioè quella tra monastero (e convento) e seminario.

Se esaminiamo la configurazione dei monasteri cinque - seicenteschi dal punto di vista insediativo, notiamo che il raggruppamento dei chiostri attorno alla chiesa è in genere più disordinato e casuale all'interno del tessuto compatto del centro, mentre presenta notevoli ricorrenze e regolarità nella fascia dei Borghi. Il chiostro o i chiostri sono in genere collocati su di un fianco della chiesa, contigui alla navata laterale. Un carattere che troviamo in quasi tutti i monasteri, e che li differenzia nettamente dagli edifici seminariali, è l'assenza di un'entrata a carattere monumentale, e di una precisa sequenza spaziale che porti dall'ingresso agli spazi proprio dei monaci.

Se la tipologia monastica era già sedimentata e diffusa ben prima del periodo da noi considerato, si può dire che verso la metà del Cinquecento prenda forma un nuovo tipo edilizio, i cui caratteri architettonici innovativi si conformano alla nuova funzione che la religione prende nei confronti dello stato e della società nel progetto di Carlo Borromeo: questo tipo è rappresentato dal collegio o dal seminario. Il tema dell'organismo edilizio a destinazione pubblica segna peraltro in maniera decisa le contemporanee ricerche architettoniche anche alla dimensione più propriamente teorica. Queste formulazioni, dove la complessità tipologica è spesso risolta con sequenze alternate di corpi

edilizi, spazi porticati e atrii o saloni monumentali simmetricamente ordinati, contribuiscono certo all'organicità di disegno di edifici organizzati intorno a più nuclei spaziali.

Il capostipite dei seminari lombardi è senza dubbio identificabile nel Collegio Borromeo a Pavia, costruito da Pellegrino Pellegrini sotto la supervisione diretta di Carlo Borromeo. L'edificio costituisce una soluzione originale ottenuta dall'ibridazione delle caratteristiche del chiostro monastico con quelle del grande palazzo urbano. Una grande corte quadrata, a doppio ordine di logge, costituisce la trasformazione in senso monumentale dell'idea del chiostro, concepito come centro della vita comunitaria. Attraverso l'inserimento di un doppio piano per ogni ordine di logge, il Pellegrini raduna intorno alla corte tutti gli appartamenti e i locali comuni del collegio; un vasto androne apre lo spazio della corte verso il retrostante giardino, luogo di svago e riposo dei giovani studenti. Tutti i caratteri salienti del Collegio Borromeo si ritroveranno puntualmente nell'architettura dei seminari milanesi per almeno un secolo e mezzo. Nonostante la forte carica altamente autonoma dal punto di vista architettonico, spoglia da ogni iconografia di ordine religioso e libera da valenze di ordine simbolico o mistico.

La corte porticata su due ordini definita dal seminario diventa modello più generale dell'architettura di carattere pubblico, e si ritrova in area padana oltre che negli edifici religiosi, in una serie di edifici a destinazione diversa ma in ogni caso collettiva, dall'Università di Pavia all'Ospedale di Novara.

I seminari milanesi fissano dunque i caratteri di un'edilizia che mostra il suo valore civile proprio nelle trasformazioni d'uso che le confische giuseppine e i successivi sviluppi storici imporranno su questi palazzi, diventati i capisaldi monumentali della città tra Settecento e Ottocento. Mentre i monasteri vengono distrutti o ridotti a ospedali, caserme, archivi, i seminari ospiteranno le funzioni più prestigiose e rappresentative della nuova società borghese, dimostrando con la loro vocazione pubblica e monumentale, e la disponibilità di un modello a caricarsi di significati anche contraddittori rispetto a quelli per cui era stato concepito.

Analizzandola da un punto di vista architettonico, si può dire che la corte cinque - seicentesca è un tipo autonomo, in cui i caratteri impliciti superano di gran lunga le determinazioni funzionali mutate dall'edificio nel suo complesso; essa è strumento di organizzazione spaziale e non solo il risultato della disposizione di corpi edilizi, uno spazio architettonicamente individuato in sé e non l'espressione del contenuto dei corpi di fabbrica che la delimitano. Tutto ciò si evince dal rapporto di "semplicità" che esiste tra il loggiato e l'edificio.

Analizzando questo rapporto da un punto di vista *geometrico* si può constatare l'autonomia della corte d'onore rispetto alla casualità di forma di gran parte dei lotti urbani; cioè nella totalità dei casi la corte d'onore è disegnata secondo assi ortogonali, mentre le irregolarità del parcellario sono assorbite nella deformazione degli ambiente minori o delle corti di servizio. La regolarità geometrica attesta la maturazione dell'idea della corte come spazio architettonicamente definito in maniera unitaria in tutte le sue parti. Esiste perciò un primo tipo di autonomia, di carattere geometrico, tra la corte d'onore e il resto dell'organismo edilizio.

Un secondo tipo di relativa indipendenza tra loggiato ed edificio sta nella semplicità distributiva del rapporto loggia - corpo di fabbrica. Il loggiato o portico è infatti un sistema elementare di disimpegno coperto dalla intemperie di una varietà di ambienti, dalle scale ai saloni d'onore ai locali di servizio, senza che questi modificano in nessuna maniera la conformazione del loggiato. Lo scalone d'onore ad esempio può essere situato in qualsiasi punto del sottoportico senza che la forma o la dimensione di questo ne siano minimamente alterate; la sezione dei singoli tratti di

portico è perlopiù costante, tranne in alcuni casi in cui il portico debba assorbire delle differenze dimensionali in corrispondenza degli elementi distributivi dell'organismo edilizio. Questa autonomia è perciò anche di tipo architettonico, nel senso che l'alzato dei lati della corte è assolutamente reticente per quel che riguarda l'espressione dell'importanza relativa agli ambienti interni. Le uniche inflessioni nella cadenza uguale del loggiato si hanno infatti solo in corrispondenza degli angoli, dove una soluzione più o meno elaborata risolve l'articolazione tra due facciate ortogonali. Non si dà mai il caso di un'alterazione del ritmo delle finestre di facciata o una soppressione di una di esse legate alla disposizione interna degli ambienti.

Dei modi di occupazione in profondità dell'isolato, l'organizzazione del complesso edilizio intorno alla corte è forse la più diffusa a Milano. Non può essere considerata un mero attributo edilizio o una soluzione "tecnica" di problemi insediativi, piuttosto sembra appartenere in maniera strutturale alla forma stessa della città. Ciononostante l'influenza della corte sulla configurazione fisica del sistema stradale è molto limitata, ponendosi ad una soglia distinta da quella propriamente pubblica. La corte, sia nella sua forma monumentale che nella sua versione in scala minore, non ridiscute la *forma urbis* nei suoi fondamenti, ma riforma il rapporto tra interno ed esterno, cioè tra edificio e città, in maniera circoscritta. Si può in un certo senso pensare alla corte come a una "doppia articolazione" dello spazio collettivo, che stabilisce al contempo una connessione e uno iato tra questo e lo spazio privato.

È stato notato da più autori il forte carattere pubblico delle grandi corti milanesi, che in una città povera di piazze ne prendono in qualche modo la scale e il ruolo. La tangenza tra il modello della corte pubblica e la piazza è rinvenibile infatti a Milano fin dalla struttura della città paleocristiana. Molte piazze e sagrati milanesi sono ricavati dalla demolizione di un quadriportico o di un recinto cimiteriale antistante alla chiesa (S. Eustorgio, S. Nazaro, S. Paolo, S. Lorenzo). Questa identità concettuale tra le nozioni di piazza e corte era d'altronde presente anche nel Filarete, che si riferisce ad esempio al cortile maggiore dell'ospedale di Sforzinda come "una piazza, o vogliamo dire chiostro".

Riferimenti

La scelta dei riferimenti come punto di partenza per la progettazione della corte, si è indirizzata verso l'intera evoluzione di questa tipologia edilizia, soffermandosi in particolar modo sull'esperienza di Berlage prima e dopo la stesura del piano di Amsterdam sud, sui progetti di quartieri residenziali di J.J.P. Oud fino ad arrivare alle più recenti opere di Giorgio Grassi.

H. P. Berlage

La tendenza di Berlage ad occupare l'intero isolato con una costruzione perimetrale si evince già dai primi progetti che egli compie su commissione per la società De Arbeider – swoning. Nel 1911 viene invitato, insieme a de Bazel, ad elaborare alcuni progetti partendo da una planimetria tipo. Il modello propone una scala centrale che serve de appartamenti speculari per piano; sul lato interno guardano le camere da letto, sulla strada le stanze di soggiorno e la scala. La cucina è ridotta ad un piccolo locale di servizio con il lavello, ed è raggruppata con il bagno di fianco alle scale. Questo prototipo viene ripetuto, con poche variazioni, in molti progetti tra cui i tre blocchi di Amsterdam est, Indischebuurt, del 1912. Berlage in questo intervento suddivide il grande lotto edificabile con tre blocchi a corte rettangolari di 4 piani, di dimensioni 28 x 45 metri. Anche qui l'uniformità è garantita dall'utilizzo essenziale del mattone, ma compaiono finestre di diverse dimensioni: una

standard per camere e stanze di soggiorno, una molto ridotta per il locale della cucina, che inquadra sui due lati il corpo scale, in aggetto e con aperture ancora differenti. La disposizione a corte è ottenuta dall'accostamento del modulo con scala centrale descritto, più adatto ad una tipologia in linea, con una variazione per poter risolvere l'angolo; la giustapposizione di due moduli ruotati di 90 gradi genera uno svuotamento dello spigolo esterno, colmato parzialmente da una stanza da letto supplementare. In questo progetto viene confermato il rapporto diretto degli ingressi con la strada. Berlage utilizza per la prima volta in questo progetto il blocco chiuso perimetrale in modo sistematico, ed ha quindi l'opportunità di studiarne anche le implicazioni urbanistiche: con l'accostamento dei blocchi è possibile agire sulla gerarchia degli spazi aperti, e identificare diversi gradi tra pubblico e privato. Tra la corte, intima e inaccessibile, e la strada carrabile, definisce strade trasversali dal carattere pedonale e domestico: paesaggi che sono veri prolungamenti all'esterno delle case, e che hanno una dimensione simile alle corti interne. In questi e altri progetti, Berlage si distanzia dalla tradizione olandese della costruzione a schiera; il modello adottato di organizzazione orizzontale degli alloggi, sovrapposti su quattro piani, non permette più il riconoscimento in facciata della singola abitazione, e introduce una nuova scala compositiva. “ *Attraverso la concatenazione speculare, Berlage fa scomparire, nella costruzione del prospetto dell'isolato, la singola casa olandese quale momento espressivo. La moltiplicazione delle dimensioni attraverso la simmetria porta l'attenzione direttamente all'intero isolato, mentre il nucleo minimo di costruzione, il singolo tipo d'alloggio, è privo di espressione propria*”.(J.de Heer, *Hendrick Petrus Berlage*).

Anche se il progetto di Indischebuurt consolida l'idea del *bouwblok* come elemento base per la costruzione della città, esso rappresenta un'eccezione per il disegno unitario della corte e del blocco nella sua totalità: l'interesse dei Berlage è concentrato più sull'unità dello spazio pubblico della strada e della piazza, che su quella del blocco a corte. Nello scritto del 1918 sulla normalizzazione dell'edilizia residenziale Berlage, partendo da argomentazioni in difesa di Van der Waerden e della sua proposta di utilizzare un unico tipo edilizio per la residenza economica, arriva a discutere il problema di base, cioè di come ci si fosse sempre serviti di poche e semplici forme per costruire città e architetture; la standardizzazione è vista come attività umana per eccellenza, nel tentativo di dare regolarità e ordine la senza – forma. Analizzando impianti urbani dell'antichità, mette in evidenza la regolarizzazione dello stesso tracciato stradale, considerandola come scelta logica e necessaria. Egli crea lo spazio con la costruzione, non cerca la costruzione che definisce lo spazio. Per questo motivo è più importante l'unità architettonica di una strada che di un isolato; lo spazio di cui parla Berlage è quello della piazza, non quello della corte interna. Tuttavia la disposizione perimetrale nell'isolato non è messa in discussione, anzi è la forma urbana che garantisce i risultati spaziali voluti. La conseguenza sul piano concreto, come dimostrano le realizzazioni del piano per Amsterdam sud approvato nel 1918, è che l'isolato a corte non è inteso come unità minima di progetto; la sua costruzione viene suddivisa per parti, privilegiando l'uniformità degli spazi pubblici, o delle parti degli isolati che affacciano sulla stessa strada.

Un altro progetto esemplare è l'insieme di abitazioni di *Trasvaalbuurt*, progettato da Berlage nel 1916 in collaborazione con Gratama e Versteeg. La grande corte accoglie al suo interno alcune strade pubbliche, che si configurano come un'inflessione dello spazio esterno che si insinua, compresso da strette vie, e che si allarga in una piazza con funzioni pubbliche da una parte, e in due *close* residenziali dall'altra. La doppia cortina nasconde al suo interno i giardini privati, che hanno però un sistema di accesso collettivo che parte dagli angoli svuotati delle corti. Anche in questo caso l'anello esterno è costituito da edifici più alti. L'atto di proteggere è rafforzato dal fatto che la

strada di spina del complesso passa attraverso due portali scavati nell'anello esterno, che conserva la sua continuità e delimita nettamente un dentro e un fuori. Grande attenzione è poi posta sulle soluzioni d'angolo, che viene risolto con un'interruzione del volume e un accostamento dei due fianchi: questa soluzione, apparentemente schematica, è momento di eccezionalità, nel disegno del profilo scalettato e nel posizionamento di terrazzi, diventando l'immagine stessa del quartiere.

In tutti questi esempi analizzati ad Amsterdam viene confermato il *bouwblok* con la grande corte centrale come elemento base per la costruzione della città; i progetti presentano tematiche più interessanti quando da un semplice accostamento di edifici lungo il margine del lotto si passa ad un controllo sull'intero isolato, quindi alla sua organizzazione e al suo spazio interno, come nei progetti di case economiche per le società edilizie che costruiscono quartieri per lavoratori a partire dal 1910, cioè prima del piano di Amsterdam sud. In questi casi la tipologia delle abitazioni prevede quasi sempre la scala di distribuzione con accessi solo dalla strada, per cui la corte interna, a diretto contatto con gli alloggi al piano terra, non presenta mai quel carattere collettivo a cui rimanda invece l'unità architettonica. Un maggiore grado di complessità nell'organizzazione degli spazi si presenta nei progetti che, ad una scala ancora più vasta, controllano un insieme di isolati: questa differenziazione è ottenuta non dal semplice accostamento, ma da una loro disposizione a corte, attorno ad uno spazio pubblico ma interno e protetto. Nelle planimetrie si legge il tentativo di isolare e proteggere un interno prezioso e intimo, attraverso una doppia cortina di edificazioni, con i passaggi controllati da portali scavati nella continuità della costruzione.

J.J.P.Oud

Un ulteriore sviluppo verso un trattamento unitario e collettivo della corte interna è rappresentato dai progetti elaborati da Oud a Rotterdam tra il 1918 e il 1924. In questi anni e fino al 1933, Oud è professionalmente impegnato nelle problematiche della residenza di massa grazie alla carica che ricopre di architetto capo dell'autorità municipale, la *Woningdienst*. In questa veste egli affronta le questioni della carenza degli alloggi, della normalizzazione dell'edilizia e della ottimizzazione della tipologia della casa confrontandosi anche con le teorie e le esperienze concrete degli architetti di Amsterdam; tra questi Berlage, con cui ha un fitto scambio di idee, e che parteciperà anche al progetto per il masterplan di Spangen. Nei progetti elaborati per Rotterdam il modello di edificazione a blocco marginale non viene mai messo in discussione, ma viene applicato con un minore grado di complessità per quanto riguarda l'organizzazione dell'insieme di isolati, che tendono ad essere semplicemente accostati senza definire ulteriori "interni" urbani, come avviene ad Amsterdam. La soluzione ottimale è vista nella massima regolarità del tracciato: in fase di realizzazione dei blocchi di Spangen, Oud si lamenta delle numerose soluzioni particolari da progettare in corrispondenza degli angoli ottusi o acuti, o in presenza di strade curve. A questa ricerca di regolarità nel disegno urbano corrisponde però un maggiore grado di elaborazione progettuale del blocco, vero elemento minimo della nuova città; Oud infatti è più interessato all'uniformità del blocco a corte in sé che dei due lati di una strada. In questo senso egli supera la concezione "monumentale" dello spazio urbano di Berlage, fatta di simmetrie e assi, e si sofferma sul valore civile e urbano della facciata stessa, sull'immagine del blocco che esprime la nuova condizione urbana: l'uniformità della costruzione, il suo prospetto "discreto" e ritmico, devono generare un contrasto con gli episodi eccezionali, come il trattamento degli angoli o gli edifici isolati.

Nei blocchi di Spangen I e V, progettati nel 1918, lo sforzo per la ricerca di un tema unitario di facciata è testimoniato dall'utilizzo di un solo tipo di finestra, dalla proporzione verticale e allungata. Le piccole dimensioni di questo bastano ad illuminare camere e servizi; per i soggiorni, invece, sono ravvicinate in gruppi da tre. A loro volta le aperture sono allineate in fasce verticali dell'altezza di tre piani, ottenute con un leggero arretramento del paramento di mattoni, come lesene che riportano il disegno di facciata ad una scala urbana. Per unire in orizzontale i lunghi prospetti viene introdotto il tema, poi ricorrente, delle tra bande nere che fanno da basamento su cui appoggiano le lesene, e che incorniciano gli ingressi. Questi procedimenti "classici" nella composizione del blocco riguardano anche l'angolo: non si legge uno svuotamento, una negazione, come in Indischebuurt di Berlage, ma solo una leggera rientranza data dall'accostamento di due volumi.

Se nei blocchi I e V viene riproposta una tipologia di alloggi già ampiamente sperimentata ad Amsterdam, con i quattro ingressi ravvicinati, nei successivi blocchi VIII e IX Oud introduce una nuova soluzione tipologica che ha conseguenze importanti sull'organizzazione degli spazi della corte: l'unica scala distribuisce un appartamento al piano terra e al primo, e due duplex al secondo. Questi ultimi hanno una scala interna che collega il soggiorno con le camere, al terzo piano. Il corpo scale però riesce a scomparire nel disegno di facciata perché le finestre corrispondenti alla mezza rampa terminano al secondo piano, mentre al terzo compare la finestra della camera da letto, perfettamente allineata con le altre: viene così efficacemente ricomposta la continuità del coronamento.

Inoltre viene invertita per la prima volta la posizione del locale di soggiorno: non più affacciato sulla strada, ma sulla corte interna. Questa coraggiosa scelta, giustificata anche dal fatto che il locale più grande trova così posto sulla facciata libera da scale e servizi, testimonia il nuovo valore che viene attribuito alla corte, vero luogo della quiete e della domesticità. *"Essendo la larghezza delle corti interne di solito maggiore della larghezza delle strade, i locali di soggiorno sono collocati non sulla strada ma affacciati sulla corte. Questa di conseguenza è circondata da una fascia continua di balconi sui quali aprono i soggiorni, mentre al centro c'è un giardino comune delimitato da percorsi pedonali."* (J.J.P. Oud, *J.J.P. Oud*). La corte raggiunge dimensioni importanti, atte a contenere le funzioni descritte da Oud: nel blocco IX i lati di 25 e 70 metri racchiudono una superficie di circa 1.750 mq. La presenza di uno spazio centrale collettivo e protetto, dedicato ai momenti di relax della domesticità, introduce quindi un nuovo modo di vivere, proiettato all'interno del blocco, anche attraverso i prolungamenti all'aperto dei soggiorni che vi si affacciano, le logge.

Nel blocco IX di Spangen si può notare che l'angolo diventa un tema compositivo particolare, che richiede una decisa variazione del modulo: verso l'interno vengono concentrate le zone di servizio, difficilmente illuminabili, con un affaccio molto ravvicinato di due appartamenti diversi; all'esterno invece la stanza d'angolo è privilegiata per la possibilità di aprire finestre su due lati. Questa possibilità viene sfruttata pienamente posizionando nell'angolo il locale di soggiorno, al primo e al secondo piano, con porte finestre e logge: unica eccezione in cui il soggiorno affaccia sulla strada. Al piano terra invece trovano posto i locali commerciali, per cui l'angolo diventa il punto più visibile, data la variazione nel trattamento del prospetto, e più pubblico, per la presenza di attività connesse alla residenza, che rimandano alla vita urbana della strada.

Tutte le caratteristiche messe a punto a Spangen verranno riproposte da Oud, in modo organico e completo, negli isolati di Tusschendijken del 1920. Oltre ad un perfezionamento delle scelte

tipologiche utilizzate nei progetti precedenti, qui l'intero complesso di 8 isolati è progettato in modo uniforme, in una sequenza ordinata e regolare. L'angolo con le logge scavate nella facciata e il muro pieno che raccorda i due prospetti, diventa l'elemento ritmico e costante del complesso, in coerenza con gli intenti di Oud di generare un contrasto tra la facciata dal carattere discreto e l'eccezione, come l'angolo o come il prospetto interno. La corte interna mantiene la stessa lunghezza, ma diventa più lunga: con i lati di 100 e 25 metri raggiunge una superficie di 2.500 mq. La presenza degli affacci dei soggiorni su tutti e quattro i lati interni della corte, con i prolungamenti delle logge, genera un'impressione di estrema intimità tra i diversi appartamenti; in questo modo infatti essi condividono uno spazio verde comune, ma esposto alla vista diretta di tutti. Anche i giardini privati al piano terra mancano di quel legame diretto ed esclusivo con l'appartamento a cui appartengono: divisi solo da una bassa recinzione dallo spazio comune vengono assorbiti da questo, e ne acquistano le caratteristiche. Tuttavia la novità di questo spazio interno è importante: possiamo interpretarlo come il tentativo di definire una città alternativa, tutta interna e nascosta dalla strada, squisitamente residenziale, separando con lucidità il luogo della domesticità dell'abitare dagli altri spazi della vita urbana.

G. Grassi

Giorgio Grassi si è occupato spesso del tema della corte. Gli esempi che più sono stati d'aiuto per la progettazione della corte residenziale nel quartiere Bovisa, sono stati l'insediamento residenziale a Vreeswijk Noord a Utrecht e l'unità residenziale sul fiume in Borgo Ticino a Pavia.

Il primo consiste in un intervento nel nucleo antico di Vreeswijk; la grande corte centrale a verde pubblico si estende trasversalmente sui due lati del Vaartse – Rijn e inoltre propone nel sito della prevista piazza d'ingresso a Vreeswijk da nord, un'altra grande corte analoga alla prima, una corte d'acqua su cui prospettano funzioni e dunque tipologie diverse. Questo progetto è servito da riferimento per la distribuzione modulare della pianta e il modo in cui viene superato il problema dell'angolo, ancora una volta come già in passato, per sottrazione.

L'unità residenziale a Pavia invece fa parte di una serie di studi sul tema della residenza. Il complesso sorge su una piattaforma che si spinge fino al filo dell'acqua e che si trova ad una quota pari a quella dell'attuale argine molto più arretrato. Si tratta di due edifici a corte. Ogni edificio è composto di due corti comunicanti, una a verde e l'altra pavimentata e prospettante direttamente sul fiume. Le case sono di quattro piani fuori terra; gli alloggi ai singoli piani sono distribuiti da una strada corridoio nella corte anteriore e che diventa un ballatoio porticato nella corte posteriore. La distribuzione interna giustifica così le misure e rapporti dimensionali dell'edificio.

Bibliografia

- AA.VV., Cinque paesaggisti per Milano, Quaderno 3 Alinea Editori, Firenze 2001.
- R. Astarita, *Gli architetti di Olivetti: una storia di committenza industriale*, Franco Angeli, Milano 2000.
- L. Bianciardi, *La vita agra*, Bompiani, Milano 2001.
- R. Bonicalzi, *Aldo Rossi. Scritti scelti sull'architettura e la città*, Clup, Milano 1975.
- R. Capezzuto, *Berlino: la nuova ricostruzione. IBA1979-1987*, Clup, Milano 1988.
- G. Cerami, *Il giardino e la città. Il progetto del parco urbano in Europa*, Editori Laterza Roma 1996.
- P. Cerri e P. Nicolini a cura di, *Le Corbusier. Verso un'architettura*, Longanesi, Milano 1973.
- F. Choay, *La città: utopia e realtà*, Einaudi, Torino 2000.
- A. Clementi e F. Perego, *Eupolis. La riqualificazione della città in Europa*, Laterza, Bari 2000.
- F. Cognetti, *Bovisa in una goccia: nuovi equilibri per un quartiere in trasformazione*, Polipress, Milano 2007.
- G. Crespi e N. Deگو (a cura di), *Giorgio Grassi: opere e progetti*, Mondadori Electa, Milano 2004.
- M. De Michelis, *Einrich Tessenow*, Electa, Milano 1991.
- V. Erba, Marina Molon, Corrina Morandi, *Bovisa. Una riqualificazione possibile*, Unicopli, Milano 2000.
- J. Foot, *Milano dopo il miracolo. Biografia di una città*, Feltrinelli, Milano 2003.
- G. Grassi, *L'architettura come mestiere e altri scritti*, Franco Angeli, Milano 1980.
- G. Grassi a cura di, *Das neue Frankfurt*, Dedalo Libri, Bari 1975.
- D. Jenkins, *Le Corbusier. Unité d'Habitation*, Phaidon Press, Londra 1993.
- G. Leoncini, *La certosa di Firenze nei suoi rapporti con l'architettura certosina*, Analecta Cartusiana, Salzburg 1979.

- M.C. Loi, *Thomas Jefferson (1743-1826). Primo architetto americano*, Città Studi, Milano 1993.
- G. Morpurgo, *Gregotti Associati: 1953-2003*, Skira, Milano 2004.
- W. Nerdinger, *Walter Gropius: opera completa*, Electa, Milano 1988.
- A. Nove, *Milano non è Milano*, Laterza, Bari 2005.
- V. E. Parsi e E. M. Tacchi, *Quarto Oggiaro, Bovisa, Dergano. Prospettiva di riqualificazione della periferia di Milano*, Franco Angeli, Milano 2003.
- S. Polano, *Hendrik Petrus Berlage: opera completa*, Electa, Milano 1987.
- A. Riegl, *Il culto moderno dei monumenti: il suo carattere e i suoi inizi*, Nuova Alfa, Bologna 1990.
- T. Riley e B. Bergdoll, *Mies in Berlin*, H. N. Abrams, New York 2001.
- F. Schneider, *Atlante delle piante degli edifici*, Utet, Torino 2000.
- F. Scotti a cura di, *Lafayette park, Detroit. La forma dell'insediamento*, Libraccio, Genova 2010.
- G. Simenon, *L'uomo che guardava passare i treni*, Adelphi, Milano 1986.
- R. Soraci, *L'architettura di Asnago e Vender*, Politecnico, Milano 1980.
- E. Taverne, C. Wagenaar, M. de Vletter, *J.J.P.Oud. The complete works. 1890-1963*, Nai, Rotterdam, 2001.
- B. Tobagi a cura di, *I volti e le mani*, Feltrinelli, Milano 2008.
- G. Tonon a cura di, *Piero Bottoni. Una nuova antichissima bellezza*, Laterza, Roma 1995.
- C. Venuti, *Un secolo di urbanistica a Milano*, Clup, Milano 1986.
- F. Zorza, *La disposizione a corte nel progetto della residenza*, Libreria Clup, Milano 2006.
- C. Zucchi, *L'architettura dei cortili milanesi 1535-1706*, Electa, Milano 1989.