

**POLITECNICO DI MILANO**

**- FACOLTA' DI ARCHITETTURA CIVILE -**

**CORSO DI LAUREA MAGISTRALE IN ARCHITETTURA**

*A.A 2009/2010*

**UNA ARCHITETTURA SILENZIOSA PER ESALTARE IL  
GRANDE VUOTO**

**MILANO, PORTA GARIBALDI**

**Relatore :** *Prof. re Rosaldo Bonicalzi*

**Correlatore :** *Prof.ssa Francesca Belloni*

**Laureandi:**

*Matteo Piantanida* 736280

*Pietro Mascagni* 737030

*Sergio Molteni* 736116

**Indice della relazione :**

1. *Introduzione*

*Premessa*

1.1 *Architettura e società*

2. *Milano e gli Scali Ferroviari*

2.1 *Lo sviluppo della rete ferroviaria a Milano*

2.2 *Gli scali ferroviari*

2.2.1 *Scalo Lambrate*

2.2.2 *Scalo Rogoredo*

2.2.3 *Scalo Porta Genova*

2.2.4 *Scalo Porta Romana*

2.2.5 *Scalo Greco- Pirelli*

2.2.6 *Scalo Sempione e Scalo Garibaldi*

2.2.7 *Scalo Farini*

3. *Masterplan Bovisa-Garibaldi-Farini*

3.1 *Origini delle aree: scalo Farini, Garibaldi - Repubblica, Bovisa*

3.2 *Masterplan: Lo scalo Garibaldi*

3.3 *Il nostro progetto*

3.4 *Conclusioni*

4. *Il progetto Garibaldi*

4.1 *Lettura dell'area Garibaldi - Repubblica attraverso le carte*

5. *Bibliografia*

6. *Ringraziamenti*

**Indice delle figure :**

*Fig.1 Assetto ferroviario a Milano nel 1873. Si può notare a nord est, appena al di fuori delle mura, la prima Stazione Centrale, una stazione passante che si pone perpendicolarmente al lazzeretto, che viene attraversato dalla linea ferrata, e che si pone come linea di frattura tra la città all'interno della cinta ferroviaria e quella al di fuori, che si configura come periferia e la stazione di Porta Genova. Appare inoltre evidente come la linea ferrata avvolga il cimitero monumentale.*

*Fig.2 Riordinamento dei servizi ferroviari di Milano (1905-1911). Di noti come la stazione Centrale diventi ora stazione di testa, si chiude l'anello ferroviario che avvolge la città di Milano e i due scali (Sempione e Garibaldi) vengono dismessi in favore del nuovo scalo Farini con il conseguente abbandono dei collegamenti della Centrale con Porta Garibaldi e con Porta Sempione, e di costruire le linee di raccordo degli impianti milanesi in modo tale da consentire l'espansione edilizia secondo il piano regolatore della città, senza ostacolare la viabilità.*

*Fig.3 La stazione di Porta Nuova, o delle Varesine, cui confluivano le linee locali per Novara, Gallarate e Varese rimasta in funzione per altri trent'anni, viene dismessa con l'entrata in servizio, nel 1963 della nuova Stazione di Porta Garibaldi. Questa stazione, che fu realizzata arretrando di circa 800 m il precedente fronte delle Varesine, fu ampliata nel 1966.*

*Fig.4 Tavola del sistema ferroviario alla soglia del 1888*

*Fig.5 Tavola del sistema ferroviario alla soglia del 1906*

*Fig.6 Tavola del sistema ferroviario alla soglia del 1936*

*Fig.7 Tavola del sistema ferroviario alla soglia del 1956*

*Fig.8 Tavola del sistema ferroviario alla soglia del 2007*

*Fig.9 Estratto della carta storica del Beruto (1885) sovrapposta a carta IGM (1888) con in evidenza lo scalo Lambrate*

*Fig.10 Estratto della carta IGM (1972) con in evidenza lo scalo Lambrate*

*Fig.11 Estratto della carta storica del Beruto (1885) sovrapposta a carta IGM (1888) con in evidenza lo scalo Rogoredo*

*Fig.12 Estratto della carta IGM (1972) con in evidenza lo scalo Rogoredo*

*Fig.13 Estratto della carta storica del Beruto (1885) sovrapposta a carta IGM (1888) con in evidenza lo scalo Porta Genova*

*Fig.14 Estratto della carta IGM (1972) con in evidenza lo scalo Porta Genova*

*Fig.15 Estratto della carta storica del Beruto (1885) sovrapposta a carta IGM (1888) con in evidenza lo scalo Porta Romana*

*Fig.16 Estratto della carta IGM (1972) con in evidenza lo scalo Porta Romana*

*Fig.17 Estratto della carta storica del Beruto (1885) sovrapposta a carta IGM (1888) con in evidenza lo scalo Greco- Pirelli*

*Fig.18 Estratto della carta IGM (1972) con in evidenza lo scalo Greco- Pirelli*

*Fig. 19 Piano del Beruto in cui è evidente la collocazione e la conformazione dello scalo di smistamento del Sempione e quello merci di Garibaldi*

*Fig.20 Dettaglio del vecchio scalo merci di Porta Garibaldi*

*Fig. 21 sovrapposizione della carta idrografica di Milano (1888) e la ricostruzione della centuriazione romana nella parte occidentale del territorio milanese ad opera di Mariavittoria Antico Gallina (“il rapporto città-campagna: brevi riflessioni”, 1992*

*Fig. 22 Segram Building, Mies Van Der Rohe , New York 1958*

*Fig. 23 Particolare della facciata , Segram Building.*

*Fig. 24 Federal Center, Mies Van Der Rohe , Chicago 1974*

*Fig. 25 Edificio per abitazioni e uffici, Asnago e Vander . Milano, 1947*

*Fig. 26 Particolare della facciata., edificio per abitazioni e uffici.*

*Fig. 27 Estratto della carta storica di Antonio Bossi (1850)*

*Fig. 28 Estratto Piano del Beruto (1885)*

*Fig. 29 Estratto carta IGM (1914)*

*Fig. 30 Estratto carta IGM (1972)*

*Fig. 31 Stazione di Porta Nuova delle linee Varesine (1940)*

*Fig. 32 Lavori di sterro per la costruzione della nuova stazione delle linee Varesine e cavalcavia di via Farini (1950)*

***Indice delle tavole :***

*Tav. 1 Inquadramento generale e schemi infrastrutturali*

*Tav. 2 Masterplan*

*Tav. 3 Analisi dell'area*

*Tav. 4 Progetto 1 : 500*

*Tav. 5 Progetto 1 : 500*

*Tav. 6 Progetto 1 : 200*

*Tav. 7 Progetto 1 : 200*

*Tav. 8 Particolari costruttivi*

## **1. Introduzione**

### *Premessa*

Scrivere una relazione per una tesi di laurea non significa creare un testo atto solo alla mera descrizione di ciò che si è fatto e di come si è giunti alla conclusione, ma bensì ci costringe ad affrontare alcune riflessioni che diventano così parte integrante della stessa.

Queste riguardano il ruolo che l'architetto ha all'interno della nostra società e in secondo luogo devono cercare di farci capire quale sia la strada più giusta da intraprendere nella progettazione, coinvolgendo i contributi, teorici e non, che più sono stati decisivi per la nostra formazione all'interno dell'ambito universitario e che, con tutta probabilità, saranno fondanti per il proseguo della nostra carriera professionale.

La relazione deve perciò far capire, insieme al progetto, quale sia il nostro punto di vista sull'architettura e in che modo intendiamo concretizzarlo nella pratica progettuale.

Premesso che la presente è il frutto di un lavoro di gruppo, l'aggettivo possessivo "nostro" che utilizziamo e continueremo ad utilizzare in tutta la relazione sta ad indicare come sia stato preventivamente deciso di dare spazio e importanza non tanto alla coscienza del singolo ma a quella comune, mettendo in ombra le piccole divergenze per far posto ad un comune "modus operandi" che ci ha appunto permesso di condividere un lavoro di progettazione.

Con questa presa di posizione tutto il resto è sembrato più chiaro.

### *1.1 Architettura e società*

L'architettura è certamente arte, ma è un'arte che, al contrario della pittura, della scultura o della musica, le persone "subiscono" in quasi ogni momento della loro vita in quanto fruitori dello spazio pubblico, e questo comporta delle responsabilità certamente maggiori per gli architetti rispetto agli altri artisti. Ma sono proprio queste responsabilità che dovrebbero spingere l'architetto ad avere una maggiore consapevolezza di ciò che è chiamato a fare, innanzitutto dovrebbe prendere coscienza che quello che è il suo lavoro è un qualcosa di interesse pubblico e strettamente legato alla società. L'architettura è parte integrante dell'uomo perché è lo scenario fisso di tutti gli eventi della vita quotidiana dell'uomo stesso, della società stessa. L'architettura è connaturata al formarsi della civiltà ed è un fatto permanente, universale e necessario, questo è il "patto" che da sempre lega architettura e società.

“ Intendo l'architettura in senso positivo, come una creazione inscindibile dalla vita civile e dalla società in cui si manifesta, essa è per sua natura collettiva “ ( da “L'architettura della città” di Aldo Rossi )

Certo è che oggi l'architetto ha rotto il “patto” che lo legava da secoli alla società civile, patto che si basava sulla necessità di lavorare per i cittadini adottando uno stile comprensibile a tutti, e non seguendone uno proprio ,personale e non collettivo.

Antonio Monestiroli afferma: “Nessun architetto si presenta come artefice di un punto di vista individuale, quanto semplicemente come uno dei tanti che svolgono una funzione nel vasto campo della conoscenza, nel nostro caso quella di ricercare le forme dell'abitare che ne rivelino il senso del nostro tempo. Perché tendere allo stile vuol dire tendere all'anonimia, presentandosi come interpreti di valori collettivi”.

Attualmente la figura dell'architetto è diventata più importante dell'architettura; è questo un aspetto paradossale ma significativo del fatto di come si sia progressivamente svuotato il significato dell'architettura in quanto tale. Svuotamento di significato può trovare varie ragioni di esistere : la rincorsa alla notorietà e alla fama personale ,la sola preoccupazione di ottenere il massimo guadagno economico dal proprio operato, la perdita di responsabilità nei confronti della collettività per soddisfare la volontà di pochi. Tutto questo tende anche a portare verso la costruzione di architetture sterili, inefficaci e talvolta chiaramente non durature; già destinate ad avere vita breve, a essere poi annientate o profondamente ripensate. Oggi l'architettura ha perso il suo carattere di durabilità, si progetta perché un edificio possa durare al massimo 20/30 anni.

L'architettura invece, si è sempre associata a qualcosa di duraturo, dalla presenza stabile, insomma un riferimento fisso. Con queste premesse l'architetto veniva appunto “responsabilizzato” dalla collettività in quanto sapeva dell'importanza dell'incarico che gli era affidato. L'architetto ,uomo la cui esistenza è limitata alla vita, riponeva tutti i suoi sogni di “immortalità” cercando di rimanere nella memoria delle generazioni presenti e future attraverso la sua opera che sarebbe rimasta negli anni a venire a servizio della società. L'opera era più importante del suo creatore.

“Il concepire graficamente è il modo naturale di esprimersi dell'architetto contemporaneo. Oggi la costruzione è una pura e semplice proiezione del grafico e non, come dovrebbe essere e come sempre è stato, il grafico una proiezione della costruzione. [...] L'architettura razionale è nata sulla carta, vi è vissuta e vi morrà infallibilmente. La sua fama è stata creata per mezzo delle riviste, ed essa rimane ancor oggi [...] un fenomeno extra architettonico.” (da un'intervista di Luigi Diemoz all'arch. Luigi Moretti in *Quadrivio* a.IV, n° 3, 12 dicembre 1936)

L'esempio appena citato è significativo perché mette in relazione stretta un aspetto concreto, quello della durabilità effettiva dell'edificio, con un aspetto culturale come quello del valore rappresentativo dell'architettura, oggi ridotta a semplice oggetto di consumo (consumo effettivo e consumo in termini di sfruttamento della sua immagine a fini commerciali).

*“Una architettura Silenziosa Per Esaltare Il Grande Vuoto. Milano, Porta Garibaldi “*

“Nella stessa particolare sovrastruttura del capitalismo non c'è posto per l'architettura. Per esempio non ha un valore di mercato, come hanno invece altre arti, [...]; il suo valore in questo senso è interamente assorbito dal manufatto (costo dell'opera e valore del terreno).” (da “L'architettura come mestiere” di Giorgio Grassi, in “Osservazioni elementari sul costruire” di H.Tessenow)

La perdita di significato cui l'architettura è oggi soggetta crediamo dipenda anzitutto dalla effettiva mancanza di uno stile del nostro tempo. Il moltiplicarsi di stili differenti cui stiamo assistendo è il sintomo di una scarsa conoscenza del significato delle parole: si confonde infatti il termine “stile” con la parola “firma”; quest'ultima è evidentemente qualcosa di personale che va a distinguere un individuo rispetto ad un altro e può essere probabilmente associata alla pittura, alla scultura, alla musica, ecc..., cioè a tutte quelle arti generate dalla proiezione delle proprie sensazioni. L'architettura come abbiamo già detto in precedenza è al contrario un fatto collettivo che necessita di uno stile ampio e condiviso.

“Lo stile è un sistema di forme riconosciute e condivise in cui è reso esplicito il rapporto con ciò che rappresentano” (dalla introduzione di Antonio Monestiroli in “Mies Van der Rohe” di Ludwig Hilberseimer).

L'architettura del passato è riuscita a raggiungere i risultati straordinari che tutti conosciamo anche e soprattutto attraverso la definizione di “un linguaggio generale e stabile, [...] riconosciuto da tutti e in cui diventa difficile e in fondo di scarso interesse riconoscervi i singoli autori. Architetture di questo genere sono impersonali per loro natura”. (dalla introduzione di Monestiroli)

Spesso ci chiediamo quale sia il “segreto” dell'architettura del passato; perché nei centri storici si respiri quella particolare atmosfera che è invece del tutto assente nelle aree periferiche e nelle aree di nuova edificazione; perché nelle città storiche come Firenze, Venezia, Vienna, ecc. i capolavori architettonici non siano mortificati dalla vicinanza con edifici moderni, ma al contrario ne traggono giovamento. Noi crediamo che questo dipenda dalla volontà e dalla consapevolezza degli architetti del passato di partecipare alla costruzione della città nel tempo. Alla luce di questo obiettivo il contributo del singolo diventava del tutto insignificante e si cercava di esprimere al meglio la peculiarità dell'epoca in cui ciascuno era vissuto, dando origine a quella stratificazione culturale e temporale di cui la città è testimonianza proprio in quanto opera dell'uomo e del tempo.

“ L'architettura [...] mostra, forse più delle altre arti, la disparità dei contributi e la loro differente fortuna nel tempo. Malgrado ciò [...] l'architettura nel tempo è un fatto straordinariamente unitario. Il fatto è che in architettura il capolavoro [...] e l'edilizia o la maniera, tutto quanto concorre quindi alla costruzione della città, stanno molto vicini, legati da una relazione di reciproca necessità. E questo fatto è peculiare dell'architettura. L'impronta individuale è un attributo che l'architettura riesce a non subire soltanto riconducendola, per così dire, a un comune destino, cioè la città, e a un obiettivo unitario di chiarezza.

Se si guarda la storia secondo quest'ampia visuale, non c'è un'architettura che neghi il passato o un'altra architettura che l'ha preceduta, non c'è architettura che emerga senza esaltare contemporaneamente quanto essa sembra superare. [...] Ogni nuova opera non potrà essere altro che una rappresentazione tutto sommato molto fedele a quante l'hanno preceduta. [...] gli architetti del passato, i trattatisti ad esempio,



*“ Una architettura Silenziosa Per Esaltare Il Grande Vuoto. Milano, Porta Garibaldi “*

parlano dell'architettura come qualcosa di chiaramente delimitato e definito che va ad aggiungersi a un patrimonio esistente” (da “L'architettura come mestiere” di G. Grassi).

Perciò la necessità di trovare uno stile condiviso che rappresenti il nostro tempo rientra all'interno della necessità di proseguire il lavoro di stratificazione dei contributi di ogni generazione di cui la città stessa è testimonianza. Tradire questo obiettivo non significa portare l'architettura ad una sua evoluzione, ma al contrario farle perdere il senso della sua stessa esistenza, svuotarla di ogni suo significato e contenuto che non sia solamente quello della semplice presenza fisica in quanto oggetto. Questo è ciò che sta accadendo oggi dal nostro punto di vista con i risultati che sono sotto gli occhi di tutti. E' necessario porre ora la questione nei giusti termini: la cosa infatti che lascia più sgomenti è la grande confusione che attanaglia il dibattito architettonico rendendo impossibile un'efficace analisi della situazione corrente. Ciò che è assolutamente prioritario è porsi quindi le giuste domande prima di dare delle risposte. Risposte che possono essere le più varie e tutte ugualmente condivisibili, ma questo non consente di risolvere comunque il problema. Le risposte progettuali specifiche ai problemi che la società pone sono molteplici e non sono mai la causa dei problemi che oggi ci troviamo davanti. La vera sfida cui gli architetti sono chiamati a cimentarsi è porsi una domanda chiara che sia un punto di partenza per tutti: sarebbe già una grande vittoria.

Ma qual è questa domanda?

La domanda che ci siamo posti noi è stata: Continuità o Crisi?

Questo quesito se lo era già posto Ernesto N. Rogers diversi anni fa e ad ora sono pochi gli architetti che non si siano messi su posizioni piuttosto ambigue. Il Movimento Moderno è giunto ormai sulla via del tramonto, o siamo solo all'inizio di un suo sviluppo ed approfondimento? Questa domanda deve entrare nella testa degli architetti, perché per quanto possa sembrare banale è la domanda a cui non solo pochi architetti hanno saputo dare una risposta (cosa comprensibile data la difficoltà della questione) ma è lo scoglio che quasi tutti hanno furbescamente aggirato per evitare di dover rendere conto del loro operato alla società. Ma cosa si intende esattamente per continuità e crisi?

“Il concetto di continuità implica quello di mutazione nell'ordine di una tradizione. Crisi è la rottura, rivoluzione, cioè il momento di discontinuità dovuto all'influenza di fattori nuovi (non reperibili nei momenti precedenti [...])” (Ernesto N. Rogers “Continuità o Crisi?” da Casabella n°215)

Ora, secondo il nostro punto di vista, lo stile del nostro tempo è da ricercarsi a partire dalle premesse poste dal Movimento Moderno, dunque noi diciamo “continuità”.

“Il grande equivoco sorge quando si persiste a considerare lo “stile” del Movimento Moderno dalle apparenze figurative e non secondo le espressioni di un metodo che ha tentato di stabilire nuove e più chiare relazioni tra i contenuti e le forme entro la fenomenologia di un processo storico-pragmatico, sempre aperto che, come esclude ogni apriorismo nella determinazione di quelle relazioni, così non può essere giudicato per schemi”. E ancora: “Ogni approfondimento e ogni allargamento della esperienza architettonica

che non neghi i fondamenti del metodo intrapreso, devono considerarsi come derivati dalla normale evoluzione di esso”. (Ernesto N. Rogers ...)

Le promesse poste dal Movimento Moderno sono state sviluppate dagli architetti che vi aderirono secondo punti di vista differenti senza però trovare mai una effettiva unità, una compiutezza.

“Pensiamo a Loos, a Le Corbusier e Mies, tre linguaggi molto diversi fra loro, essi hanno fatto della ricerca dello stile un motivo del loro lavoro, ma non ci sono riusciti anche perché nel delicato rapporto che l'architettura stabilisce con la natura, la tecnica e la storia ognuno ha prediletto uno dei termini rispetto agli altri (Le Corbusier – natura; Loos – storia; Mies – tecnica). Tre direzioni di lavoro che caratterizzano fortemente la loro ricerca, ma che ne costituiscono anche il limite. Non è stato raggiunto l'equilibrio fra questi tre elementi che caratterizza l'architettura del passato.” (Monestiroli ...)

E' quindi ora necessario fare un passo indietro e tornare agli insegnamenti dei “maestri” e farsi promotori di un perfezionamento e di uno sviluppo dei loro principi-guida seguendo le poche ma preziose ricerche degli architetti contemporanei che prima di noi hanno capito questa necessità. Questa è la difficile sfida cui deve oggi far fronte l'architetto, a cui anche noi dobbiamo cercare di trovare una soluzione: è un compito arduo ma che sembra seguire un copione già visto in tutte le altre epoche della nostra storia; sarà solo questione ,oggi come allora, di mettersi al lavoro e mirare a obiettivi più alti per riallacciare e ristabilire una perfetta relazione tra l'architettura e la società.

## **2. Milano e gli scali ferroviari**

### *2.1 Lo sviluppo della rete ferroviaria a Milano*

Fin dalle origini dell'attivazione e dello sviluppo delle linee di trasporto su ferro, a Milano come nelle altre città europee, l'infrastrutturazione ha prodotto opere e manufatti che hanno trasformato, modificato e talvolta plasmato la struttura urbana complessiva.

Le linee ferrate hanno interagito e modellato l'impianto del tessuto urbano, non solo nella struttura dell'edificato, ma anche nei rapporti tra i diversi spazi aperti. Il sistema ferroviario ha orientato l'ampliamento delle nuove estensioni esterne e periferiche, confrontandosi con nuovi tracciati fuori mura o marcando tracciati consolidati e confermati, determinando nuovi limiti e bordi, orientando le successive trasformazioni in modo decisivo. L'infrastrutturazione ha anche comportato il coinvolgimento di estesi suoli necessari alla logistica, al funzionamento e al mantenimento del sistema ferroviario stesso, delimitando ambiti a regime speciale, zone di scali merci e movimentazione dei convogli. In corrispondenza degli scali ferroviari, la città pubblica è sospesa e il limite che separa le due realtà diviene progressivamente un margine urbano sfrangiato e frammentato, caratterizzato da fasce di tessuto disgregato, strade che si interrompono o si piegano per lambire perimetralmente le aree interdette. Milano in questo senso è un caso esemplare:

l'avvento della ferrovia ne favorisce lo sviluppo produttivo e industriale ma, allo stesso tempo, inserendosi nella città con una logica diversa da quella territoriale, finisce per configurarsi come una frattura che vincola lo sviluppo morfologico della stessa città.

La rete ferroviaria italiana avviò il suo sviluppo nei decenni compresi tra il 1840 e il 1860, quando la rete ferroviaria si determina come elemento indispensabile al progresso economico. La prima strada a rotaie di ferro da Milano a Monza, inaugurata nel 1840, si sviluppa lungo lo storico tracciato per Monza, con la stazione prossima a Porta Nuova.

La stazione venne presto spostata in un nuovo fabbricato viaggiatori, attivo nel 1850, (attuale Caserma della Guardia di Finanza in via Melchiorre Gioia) .

Parallelamente si sviluppava 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 afferiranno, dal 1861, anche i treni della linea di Piacenza e di Pavia.

I nuovi impianti ferroviari resero necessaria la definizione e la localizzazione della prima Stazione Centrale di Milano, che venne prevista all'interno del Lazzaretto, a nord-est, appena fuori le mura, come una stazione passante. Essa impose un nuovo disegno urbano circostante: dal vasto piazzale antistante si apriva una ampia via di comunicazione con il centro della città, via Principe Umberto, oggi via Turati, con un sottopassaggio che attraversava i bastioni tra Porta Venezia e Porta Nuova. L'entrata in servizio della prima Centrale implicò l'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 fra le direttrici ferroviarie 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 di riassetto prevedeva un ampliamento dello scalo merci di via Farini andando ad occupare la maggior parte dell'area a Nord del Cimitero Monumentale, nel triangolo di San Rocco. 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.

*“ Una architettura Silenziosa Per Esaltare Il Grande Vuoto. Milano, Porta Garibaldi “*

Il riassetto ferroviario concluso negli anni '30, razionalizzò il sistema ferroviario, ma la città si trovò priva di un collegamento 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, 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 della ferrovia per Venezia-Piacenza, soppressa agli inizi degli anni '30. Analogamente la galleria Garibaldi segue il primo tratto della vecchia ferrovia per Monza-Como (anch'esso soppresso).

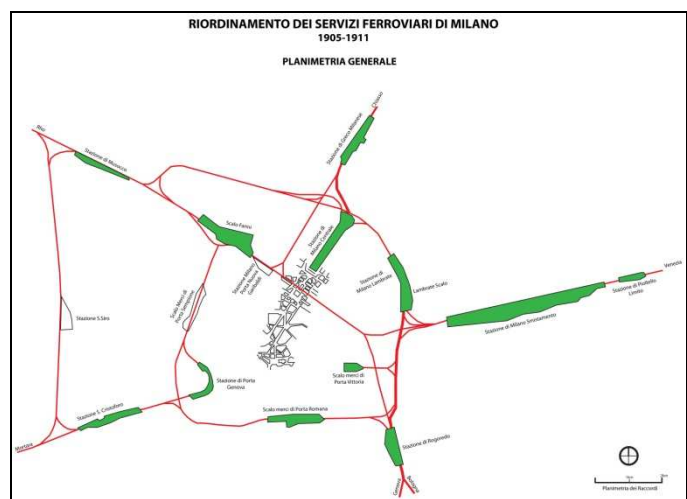
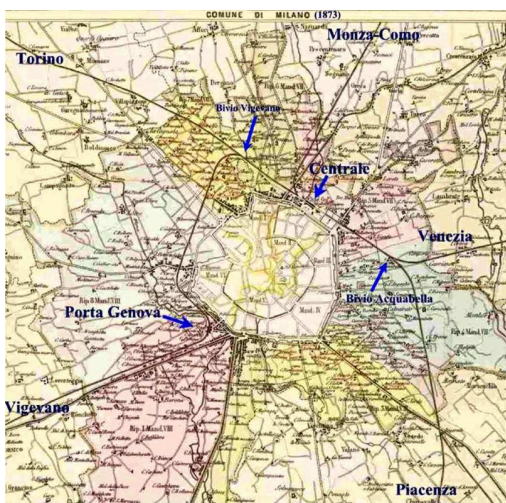
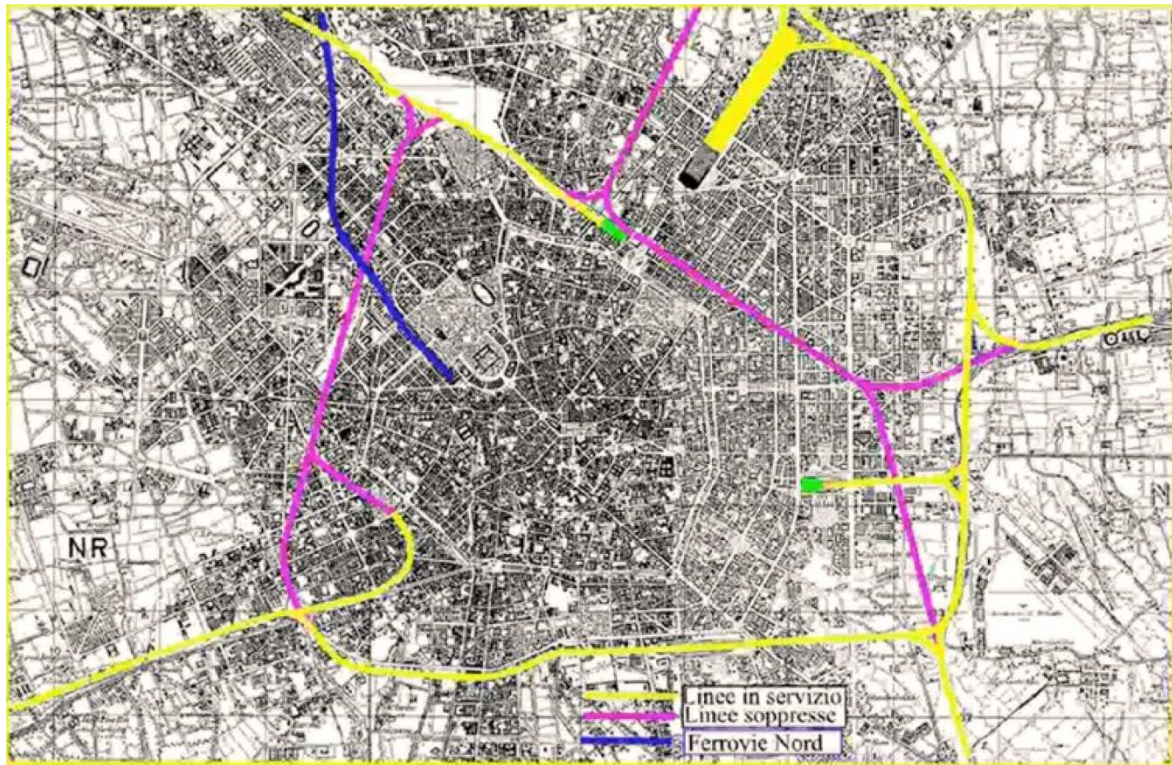


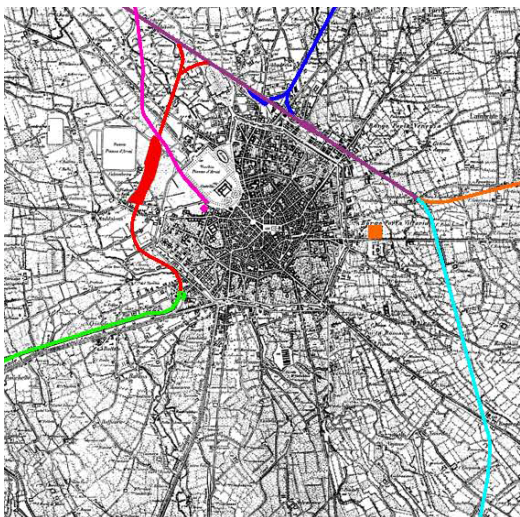
Fig.1 Assetto ferroviario a Milano nel 1873. Si può notare a nord est, appena al di fuori delle mura, la prima Stazione Centrale, una stazione passante che si pone perpendicolarmente al lazzaretto, che viene attraversato dalla linea ferrata, e che si pone come linea di frattura tra la città all'interno della cinta ferroviaria e quella al di fuori, che si configura come periferia e la stazione di Porta Genova. Appare inoltre evidente come la linea ferrata avvolga il cimitero monumentale.

Fig.2 Riordinamento dei servizi ferroviari di Milano (1905-1911). Di noti come la stazione Centrale diventi ora stazione di testa, si chiude l'anello ferroviario che avvolge la città di Milano e i due scali (Sempione e Garibaldi) vengono dismessi in favore del nuovo scalo Farini con il conseguente abbandono dei collegamenti della Centrale con Porta Garibaldi e con Porta Sempione, e di costruire le linee di raccordo degli impianti milanesi in modo tale da consentire l'espansione edilizia secondo il piano regolatore della città, senza ostacolare la viabilità.

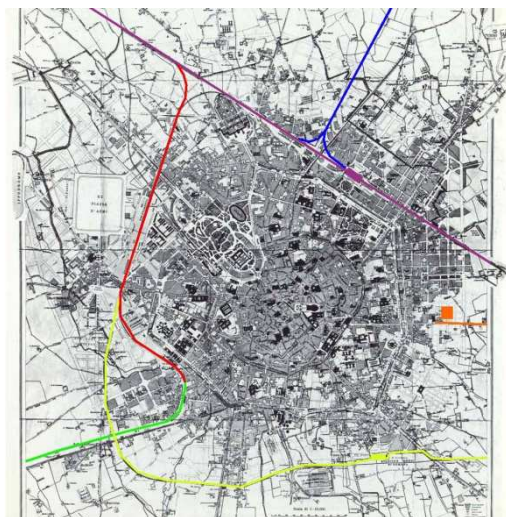
*“ Una architettura Silenziosa Per Esaltare Il Grande Vuoto. Milano, Porta Garibaldi “*



*Fig.3 La stazione di Porta Nuova, o delle Varesine, cui confluivano le linee locali per Novara, Gallarate e Varese rimasta in funzione per altri trent'anni, viene dismessa con l'entrata in servizio, nel 1963 della nuova Stazione di Porta Garibaldi. Questa stazione, che fu realizzata arretrando di circa 800 m il precedente fronte delle Varesine, fu ampliata nel 1966.*



*Fig.4 Tavola del sistema ferroviario alla soglia del 1888*



*Fig.5 Tavola del sistema ferroviario alla soglia del 1906*

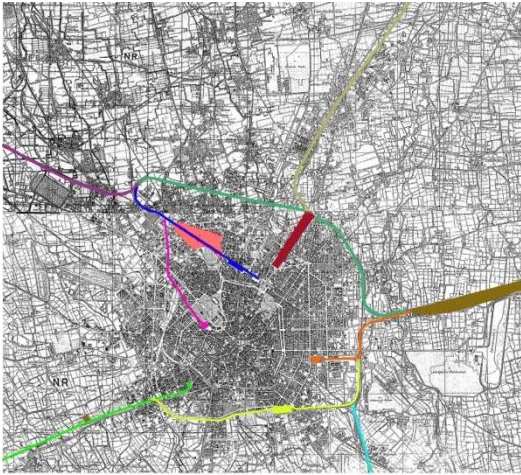


Fig.6 Tavola del sistema ferroviario alla soglia del 1936

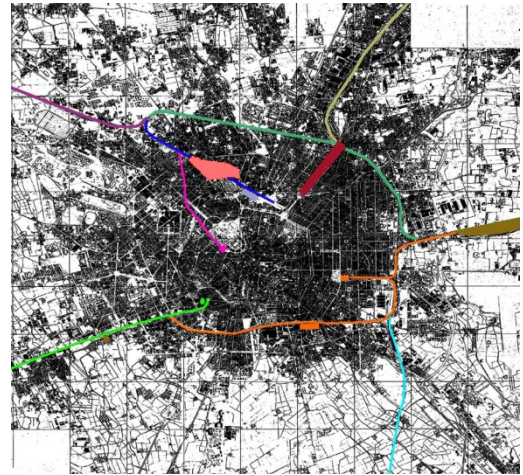


Fig.7 Tavola del sistema ferroviario alla soglia del 1956

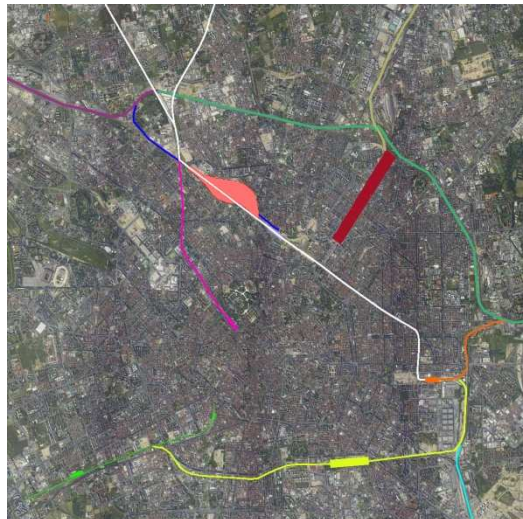


Fig.8 Tavola del sistema ferroviario alla soglia del 2007

## 2.2 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 stati 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.

### 2.2.1 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. E' 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 .



Fig.9 Estratto della carta storica del Beruto (1885) sovrapposta a carta IGM (1888) con in evidenza lo scalo Lambrate



Fig.10 Estratto della carta IGM (1972) con in evidenza lo scalo Lambrate

## 2.2.2 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.

Cambiamenti dovuti ai Piani regolatori:

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.

Nel 1984 la chiusura finale della Redaelli e della Montedison creò 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.



Fig.11 Estratto della carta storica del Beruto (1885) sovrapposta a carta IGM (1888) con in evidenza lo scalo Rogoredo

Fig.12 Estratto della carta IGM (1972) con in evidenza lo scalo Rogoredo

### 2.2.3 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 ceto 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.

*“ Una architettura Silenziosa Per Esaltare Il Grande Vuoto. Milano, Porta Garibaldi “*



Fig.13 Estratto della carta storica del Beruto (1885) sovrapposta a carta IGM (1888) con in evidenza lo scalo Porta Genova



Fig.14 Estratto della carta IGM (1972) con in evidenza lo scalo Porta Genova

#### 2.2.4 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

*“ Una architettura Silenziosa Per Esaltare Il Grande Vuoto. Milano, Porta Garibaldi “*

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.



Fig.15 Estratto della carta storica del Beruto (1885) sovrapposta a carta IGM (1888) con in evidenza lo scalo Porta Romana



Fig.16 Estratto della carta IGM (1972) con in evidenza lo scalo Porta Romana

### 2.2.5 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 Milanoprevede 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.

*“ Una architettura Silenziosa Per Esaltare Il Grande Vuoto. Milano, Porta Garibaldi “*



*Fig.17 Estratto della carta storica del Beruto (1885) sovrapposta a carta IGM (1888) con in evidenza lo scalo Greco- Pirelli*

*Fig.18 Estratto della carta IGM (1972) con in evidenza lo scalo Greco- Pirelli*

### 2.2.6 Scalo Sempione e scalo Garibaldi

Prima del piano Albertini la zona nord ovest di Milano era dotata di ben due scali: uno di smistamento (quello del Sempione) e uno merci ( quello di Porta Garibaldi). Lo scalo di smistamento, si collocava all'incirca nell'area compresa fra le attuali vie Ippolito Nievo e Reggimento Savoia Cavalleria; cominciò a funzionare nel 1883. Successivamente venne riassorbito nel tessuto urbano in quanto troppo vicino al centro e quindi di impedimento allo sviluppo della città. In questi anni infatti gli insediamenti residenziali ed industriali andavano allargandosi a macchia d'olio.

Nel 1873 entrò in funzione anche lo scalo merci di Porta Garibaldi la cui la posizione (diversa da quella dell'attuale omonima stazione) era abbastanza vicino alla Centrale, al di là del Naviglio della Martesana, e più a ovest della seconda stazione di Porta Nuova che cessò la sua funzione e l'edificio divenne sede della dogana. Porta Garibaldi era una piccola stazione per il servizio merci. Sul raccordo con la linea di Monza erano disposti i magazzini del materiale fisso mentre, tra il Naviglio della Martesana e la Centrale, il deposito delle locomotive e le officine. In seguito al piano Albertini lo scalo Garibaldi, insieme allo scalo Sempione, furono soppressi in favore dello scalo Farini. A circa 800 m dal fronte della piccola stazione delle Varesine, a partire dal 1963, fu costruita l'attuale stazione di porta Garibaldi. I caratteri distintivi dell'area Garibaldi posta al confine tra la città storica e il territorio metropolitano, sono dati dalla presenza di un grande vuoto prodotto dai cambiamenti dell'assetto ferroviario, dalla guerra, dalla vicinanza alle mura e da un alto grado di accessibilità per la presenza di numerose infrastruttura della mobilità. Nell'area dello scalo Garibaldi è in attuazione un profondo rinnovamento urbanistico che il cui piano si può distinguere in tre grandi zone: la Città della Moda, il polo istituzionale con la Nuova sede della Regione Lombardia, i nuovi uffici del Comune di Milano e l'area verde dei giardini di Porta Nuova.

“ Una architettura Silenziosa Per Esaltare Il Grande Vuoto. Milano, Porta Garibaldi “

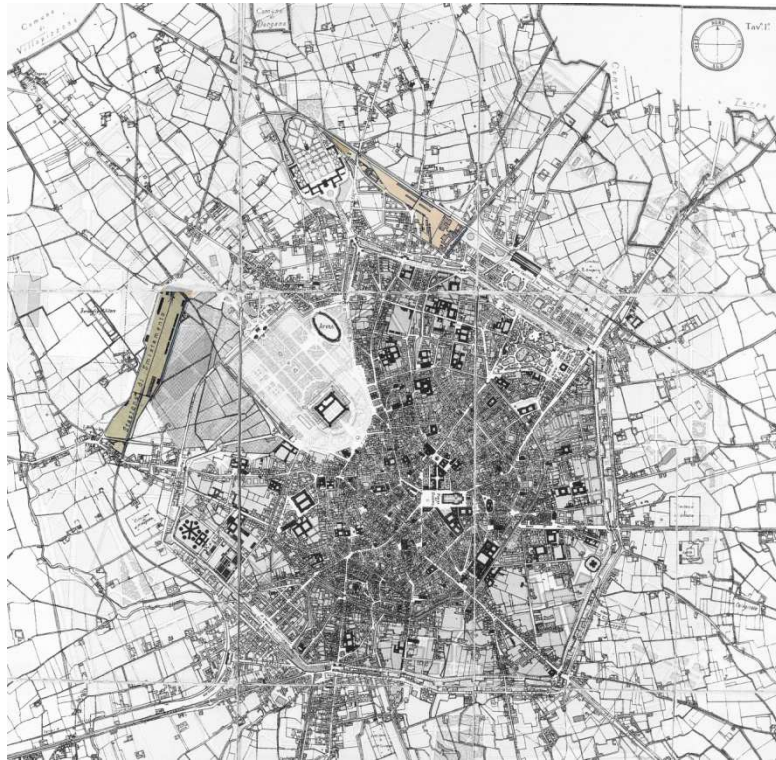


Fig. 19 Piano del Beruto in cui è evidente la collocazione e la conformazione dello scalo di smistamento del Sempione e quello merci di Garibaldi

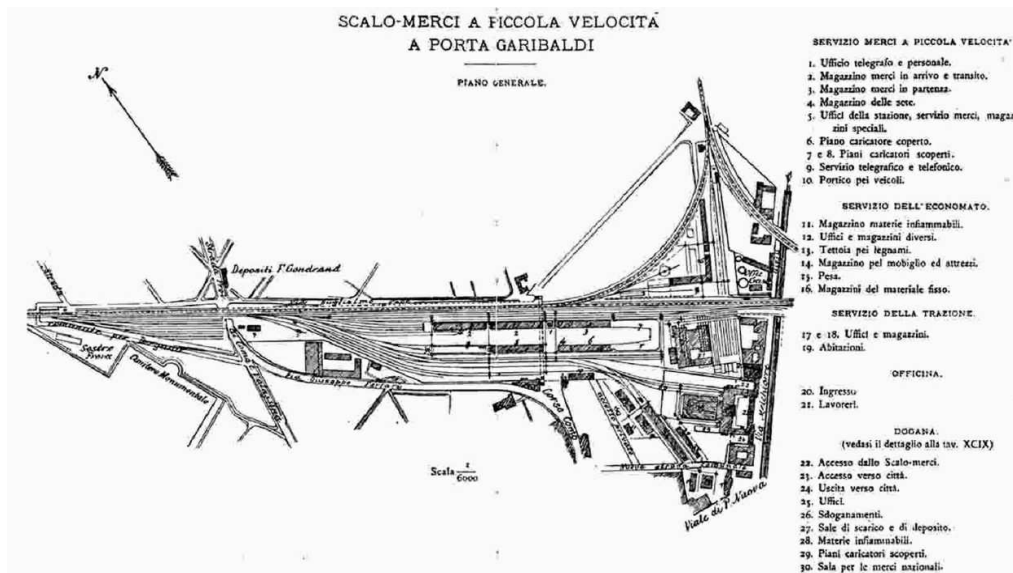


Fig.20 Dettaglio del vecchio scalo merci di Porta Garibaldi



### 2.2.7 Scalo Farini

L'area si presenta come un grande intervallo urbano dove si infrange il disegno della maglia ottocentesca degli isolati berutiani, con margini poco definiti, soprattutto a sud dell'area, causati sia dalla presenza degli impianti ferroviari, che occupano l'area dalla metà dell'ottocento, sia dalla presenza del Cimitero Monumentale costruito nel 1866 appena fuori i bastioni di Porta Volta a ridosso della linea ferroviaria, tra il ponte di via Farini e via Luigi Nono.

L'intero ambito occupa una posizione strategica nella città, collocandosi su una delle direttrici principali di sviluppo e di accesso, lungo l'asse del Passante e delle linee FS e FNM servite dalle non lontane stazioni Garibaldi e Bovisa. Lungo questa diagonale nord-ovest/sud-est si susseguono molti importanti interventi che concorrono alla modificazione della città dal centro verso la periferia : il progetto Garibaldi- Repubblica in via di realizzazione, le aree di Bovisa e Bovisa-Gasometri, il parco di Quarto Oggiaro, Cascina Merlata, le aree dell' Expo 2015, il Polo esterno della Fiera.

La presenza della cintura ferroviaria e la localizzazione dello scalo merci Farini, condizionano pesantemente lo sviluppo dell'area. Si insediano funzioni miste produttive e residenziali, soprattutto verso nord-ovest, che vanno nei decenni a saturare il territorio agricolo esterno alla città, determinando una discontinuità del tessuto che permane fino ai giorni nostri.

All'interno dell'ambito in dismissione si trovano anche aree e immobili storicamente legate allo scalo merci, come gli immobili della Dogana, dell'Intendenza di Finanza e delle Poste, nonché alcune aree di proprietà comunale a sud che saranno interessate dal progetto di trasformazione e riqualificazione complessivo.

La trasformazione urbanistica dell'area è articolata in due ambiti di trasformazione. Il primo, con superficie di circa 620.000 mq appartenente al Comparto Nord, è relativo all'ex scalo merci vero e proprio, posto nel settore nord-ovest della città, compreso a nord tra le vie Valtellina e dell'Aprica, a sud Stilicone e Delfico, e tra due viabilità in rilevato: il cavalcavia Bacula a nord-ovest e il ponte di via Farini a sud-est. Il secondo, è costituito dall'immobile delle Poste di Piazzale Lugano, storicamente appartenente allo scalo e ad esso raccordato, che occupa un'area di circa 22.000 mq.

Il tema dell'infrastruttura e della mobilità riveste in quest'ambito una rilevanza strategica: la maglia urbana è di formazione novecentesca, congestionata nei pochi tracciati che superano la barriera ferroviaria e priva di connessioni locali trasversali tra i diversi quartieri, mentre le condizioni di accessibilità del trasporto pubblico possono ritenersi buone, se si considerano le autolinee circolari 90, 91 e 92, la linea tranviaria 3, la stazione Lancetti del Passante Ferroviario, la vicinanza con la linea metropolitana 2 a Garibaldi e la futura linea 5 a Cenisio.

Le aree dello scalo si collocano in una zona semicentrale, accessibile, priva di grandi aree a verde, con una discreta dotazione di servizi, caratterizzata da un tessuto misto: residenziale, produttivo, terziario e artigianale che presenta frange di degrado e disordine morfologico soprattutto nelle vicinanze dello scalo e del Cimitero Monumentale.

Sono prevalenti funzioni residenziali a sud verso i quartieri compresi tra l'asse del Sempione, viale Monte Ceneri/cavalcavia Bacula e via Procaccini, e terziario-produttivo-artigianali a nord verso i quartieri storici di Bovisa e Dergano.

Alla scala urbana le opportunità di quest'area sono rappresentate dalla capacità del progetto di mettersi in relazione con i grandi piani che si stanno sviluppando sull'asse di sviluppo nord-ovest (Bovisa-Quarto Oggiaro-Expo), alla scala locale la capacità creare nuove relazioni morfologiche fra i quartieri separati della ferrovia e di dotare la zona di nuovi spazi a verde e nuovi servizi qualificati.

La sua trasformazione dovrà tenere conto del recupero delle aree di frangia ed essere attenta alle aree sensibili e alle presenze storico architettoniche (villa Simonetta, edificio ex Dogana). La prossimità con il tessuto urbano consolidato all'intorno, rende l'area idonea alla ricostruzione della continuità funzionale e tipologica tra le parti che separa.

La saldatura morfologica tra i tessuti urbani adiacenti sarà consentita anche da interventi di copertura parziale della linea ferroviaria, che rimarrà in esercizio sull'asse centrale dell'area.

La Variante per lo Scalo Farini consentirà pertanto la trasformazione di un'importante settore della città che sconta attualmente la presenza dello scalo dismesso, recuperando all'area un ruolo di "cerniera" fra nuove centralità urbane.

I nuovi insediamenti consentiranno inoltre la definizione di nuovi margini urbani e di un nuovo parco di livello cittadino, connesso al sistema esistente e futuro dello spazio pubblico del settore nordovest.

La carenza di connessioni viarie dovuta alla presenza del grande scalo ferroviario contribuisce alle criticità di alcuni tratti viari e dei nodi. Con la trasformazione urbanistica dell'area pertanto, oltre alle viabilità di servizio ai nuovi insediamenti e di connessione alla rete locale, verranno realizzate le connessioni viarie tra il sistema Farini-Monumentale e quello autostradale a nord e connessioni di trasporto pubblico tra la stazione Bovisa, la stazione Lancetti e la M5 prevista in via Cenisio.

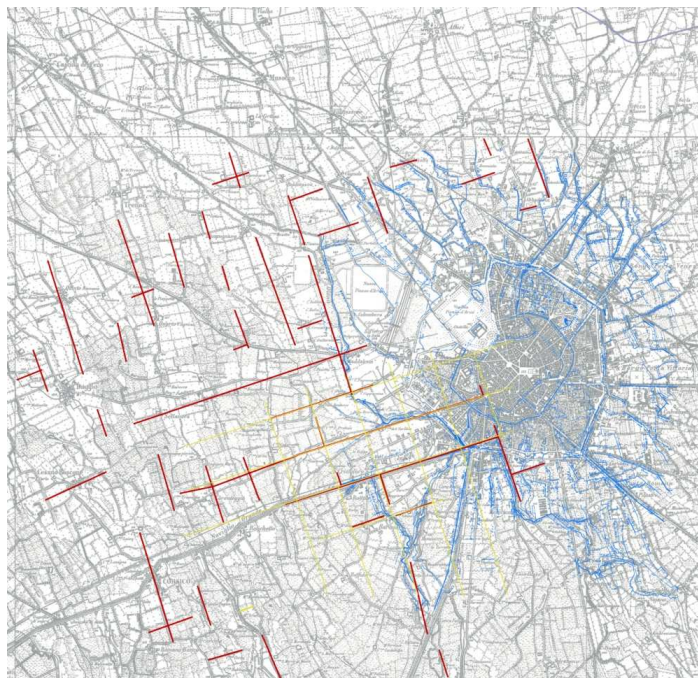
Nelle linee-guida si prescrive che l'area di Farini venga trattata come un'area ambientale all'interno della quale favorire la mobilità lenta e il trasporto pubblico, concentrando il traffico di attraversamento su determinate direttrici.

### **3. Masterplan Bovisa- Garibaldi- Farini**

#### **3.1 Origini delle aree: scalo Farini, Garibaldi-Repubblica, Bovisa**

Per capire in che modo questa parte di città si è costruita nel tempo è necessario rintracciare le origini di quei segni del territorio che ne hanno determinato la conformazione e che ancora oggi permangono nei tracciati e nella morfologia del costruito.

Le aree corrispondenti all'attuale Scalo Farini, Garibaldi-Repubblica e Bovisa mostrano, alla soglia del Catasto Teresiano, i caratteri tipici dell'organizzazione della campagna padana. Seppure sia difficile riconoscere segni specifici della centuriazione romana, di cui permangono pochi allineamenti, sono evidenti i caratteri della sua organizzazione del territorio, dal sistema di controllo delle acque, al sistema dei collegamenti, tradotti nel disegno delle trame dei canali e dei campi. Nonostante la struttura agricola padana e in particolare Milano, punto d'intersezione tra la linea delle risorgive e la Via Emilia, presenti un orientamento nord-ovest sud-est che governa il sistema dei canali d'irrigazione, non è facile riscontrare, in questa porzione di territorio, un'omogeneità negli allineamenti dei campi. Questo fenomeno è in parte dovuto al fatto che l'orientamento dei campi spesso veniva influenzato dalla presenza di edifici a corte che, singolarmente o aggregati, determinavano la trama dei campi stessi secondo un intreccio di vie d'acqua e di percorsi secondari. Unica eccezione sono i campi coltivati contigui all'asse per la vecchia Comasina, tracciato capace di imporre un preciso orientamento al territorio circostante. Particolare importanza assume poi la presenza del Naviglio della Martesana che, raccogliendo le acque provenienti dall'Adda, impone un suo ordine, diverso rispetto a quello dei canali e determina un proprio sviluppo lungo la sua direttrice.



*Fig. 21 sovrapposizione della carta idrografica di Milano (1888) e la ricostruzione della centuriazione romana nella parte occidentale del territorio milanese ad opera di Mariavittoria Antico Gallina (“il rapporto città-campagna: brevi riflessioni”, 1992*

### 3.2 MASTERPLAN: Lo scalo Garibaldi

Il progetto del masterplan dell'area Garibaldi Repubblica prosegue sulla falsa riga che ha guidato l'elaborazione del progetto del masterplan dello scalo Farini, per quanto riguarda la funzione strutturante dello spazio verde attorno al quale si sviluppa il progetto. “Lo scalo Farini nel suo progetto finale si pone come alternativa radicale ai modi correnti di costruzione della città contemporanea, nel tentativo di ricomprendere in un nuovo disegno le differenti trame urbane che a tratti riaffiorano nel tessuto continuo dell'edificato”.

Questo comporta delle scelte a livello preliminare al progetto perché prima di progettare vanno esaminate le direttrici e gerarchizzate, assumendo poi come cardine del progetto quelle principali. Il progetto nell'area dello scalo dismesso prevede di assumere tali direzioni e di farle entrare nella pianta in senso letterale, vale a dire che la direzione degli edifici assecondano le maglie della città e con tali orientamenti occupano l'area e la riempiono.

L'area di progetto che si pone dinnanzi alla stazione Garibaldi si presenta come uno slargo di notevoli dimensioni dove le maglie della città di Milano che arrivano da sud, da nord e da est tendono a scontrarsi e a confrontarsi. Principio del masterplan è di considerare l'area di intervento come punto di approdo delle varie maglie della città, il progetto cerca quindi di sottolineare questo aspetto cercando attraverso i suoi manufatti di riconoscere e capire come si sia arrivati alla situazione attuale. Il progetto non vuole riempire il vuoto che la storia ha creato ,ma cerca di ripartire da qui per leggere la città verso l'esterno.

Il progetto del masterplan dell'area di Garibaldi agisce in modo analogo a quello dell'area Farini per quel che riguarda la scelta delle direttrici principali che reggono il progetto, ma il progetto stesso riflette successivamente la volontà di non riempire ed occupare l'area di progetto ma di difenderla dall'avanzamento delle maglie. La scelta di non far avanzare all'interno dell'area le maglie riprende l'idea da cui era partita la progettazione di Alexanderplatz di Mies van der Rohe che decise di creare una tensione attorno ad un grande vuoto attraverso il quale le maglie della città si confrontassero e si potessero leggere stando al centro del vuoto.

In egual modo il progetto per l'area di Garibaldi sfrutta il vuoto centrale come momento di confronto delle tre maglie che insistono sull'area. La maglia che arriva da nord e che tenderebbe ad entrare nel vuoto da via Volturno viene bloccata da una serie di tre torri perpendicolari ad essa e poste ,come limite ultimo alla città ,proprio in adiacenza al parco, come a formare un bordo ideale ed invalicabile. Dietro di esse, a più stretto contatto con la città da cui prendono le misure dell'isolato, troviamo tre stecche più basse.

Da est si attesta la maglia della Martesana e della stazione centrale che determina la direzione della stecca da est ad ovest sulla quale si attestano tre torri ad essa perpendicolare. In questo caso la stecca blocca la trama proveniente da sud ed allo stesso tempo sottolinea la presenza della striscia verde ponendosi parallelamente ad essa.

La porzione di masterplan che si trova dinnanzi alla stazione delle ferrovie di Garibaldi è la zona in cui si

concentrano più tensioni e nella quale la forma delle preesistenze ostacolano sia una chiara lettura delle direzioni sia un facile posizionamento dei corpi di progetto.

Intento del progetto è anche cercare di proporre un'alternativa ai progetti attuali in via di realizzazione, cercando di dimostrare come sia possibile avere una mentalità differente esente da vezzi estetici o ornamenti che possa restituire un'idea di città e non il semplice riempimento di un'area di intervento.

Per questo motivo la sfida è stata anche quella di confrontarci dal punto di vista funzionale con i nuovi progetti utilizzando gli stessi indici di costruzione richiesti dal bando di concorso.

### 3.3 *Il nostro progetto*

Il masterplan ci ha permesso di capire meglio come intervenire e quali sarebbero stati i punti fermi che avrebbero influenzato il nostro progetto, come la volontà di voler creare un limite che impedisca alla città di prendere possesso del vuoto urbano.

Il nostro progetto si inserisce in un contesto urbano già consolidato nel tempo : il Quartiere Isola.

Area residenziale ad impronta popolare, ha trovato edificazione a cavallo tra il XIX ed il XX secolo; il suo nome può trovare origine da due possibili cause: dalla vicinanza alle antiche cascate chiamate appunto anche "isole" o dalla sua localizzazione geografica al di fuori del tessuto urbano per effetto alla cesura effettuata dalla ferrovia che ne poneva un limite valicabile solo attraverso il ponte di via Farini. La zona presenta un'edilizia caratterizzata da abitazioni tipiche del razionalismo milanese; ha subito numerose trasformazioni nel tempo fino ai giorni nostri, la più significativa è sicuramente l'arretramento della stazione ed il suo cambio di funzione da scalo merci a stazione passeggeri.

La successiva fase di progetto è stata il trovare "una misura" adeguata alla realizzazione del nostro intervento, cercare quindi un modulo capace di colmare il vuoto di quella parte di quartiere e ricollegarsi alla città esistente; chiaro questo la nostra attenzione si è subito concentrata sull'attuale misura degli isolati che si affacciano sulla nostra area.

Proprio questa maglia regolare di 120 x 100 m ha dettato la misura del nostro intervento permettendoci di creare un complesso di edifici capaci di completare la città in quella zona relazionandosi con le proporzioni e la tipologia dell'edificato adiacente.

Successivamente ci siamo concentrati sull'analisi e l'individuazione di quelle che erano le necessità funzionali che ha la città di Milano in previsione dell' esposizione universale del 2015; un intervento di riqualificazione di un'area importante ma fin ora caratterizzata da problematiche irrisolte. Considerate le funzioni già assolte dagli altri progetti inerenti al nostro masterplan, abbiamo individuato come necessarie:

- una struttura alberghiera : per ospitare parte del grande flusso turistico che ogni anno Milano richiama e che ,come da previsione, sarà certamente in aumento grazie all' Expo 2015.

- un impianto residenziale : per incrementare il numero delle stesche a disposizione ed incentivare la gente e le famiglie di recente composizione ad acquistare un immobile a Milano, una città metropolitana con la previsione futura di raggiungere i 2 milioni di abitanti.

- edifici adibiti a funzione terziaria e commerciale : per dare spazio alle piccole e medie imprese che fanno vivere e crescere la nostra economia locale e nazionale ed alle attività dedicate al commercio al dettaglio di vario genere per rispondere alle esigenze quotidiane di tutti gli attuali e futuri residenti.

Una volta avuti chiari tutti i punti precedenti, il nostro lavoro si è focalizzato sulla progettazione architettonica dei singoli edifici :

- Le torri : elementi di limite alla città e fronte del grande vuoto urbano ,sono state concepite come grandi architetture silenziose con il compito di esaltare lo spazio che le fronteggia.

Ispirandoci alle architetture di Mies Van Der Rohe come il Seagram Building ed il Federal Center , sono state però pensate non come un elemento singolo e puntuale ma come edifici derivati dal “taglio” di un unica “barriera” ; questo ha dettato il differente approccio progettuale tra i fronti : i principali più leggeri e trasparenti rispetto a quelli laterali maggiormente chiusi e dal carattere monolitico.

Indifferentemente dalla loro funzione, residenze o albergo, la suddivisione interna risulta funzionale e basata sul principio della simmetria e serialità degli elementi. L'orientamento geografico ha fortemente condizionato le scelte riguardanti la distribuzione interna, infatti troviamo al centro sul lato nord gli impianti di risalita e i locali tecnici che ,ad ogni piano, si innestano al corridoio di distribuzione.

- Gli edifici a stecca : elementi che riprendono i canoni e le misure della città esistente e alla quale tendono ad integrarsi, ponendo in evidenza la continuità tra i fronti e l'omogeneità degli isolati.

Dopo aver analizzato tipologie simili, la nostra attenzione è ricaduta su un edificio milanese di Asnago e Vender sito in zona Piazza Velasca che, attraverso un'architettura essenziale ,mette in mostra la modularità in facciata lasciando intendere come la stessa sia elemento fondante della distribuzione interna.

Rifacendoci a questo principio, abbiamo progettato i nostri edifici come elementi modulari e versatili, anch'essi con una distribuzione a corridoio centrale.

Allo stesso modo dell' edificio di riferimento e della maggioranza degli edifici cittadini, abbiamo assegnato spazi commerciali al piano terreno e terziari ai piani superiori.

*“ Una architettura Silenziosa Per Esaltare Il Grande Vuoto. Milano, Porta Garibaldi “*



*Fig. 22 Segram Building, Mies Van Der Rohe , New York 1958*

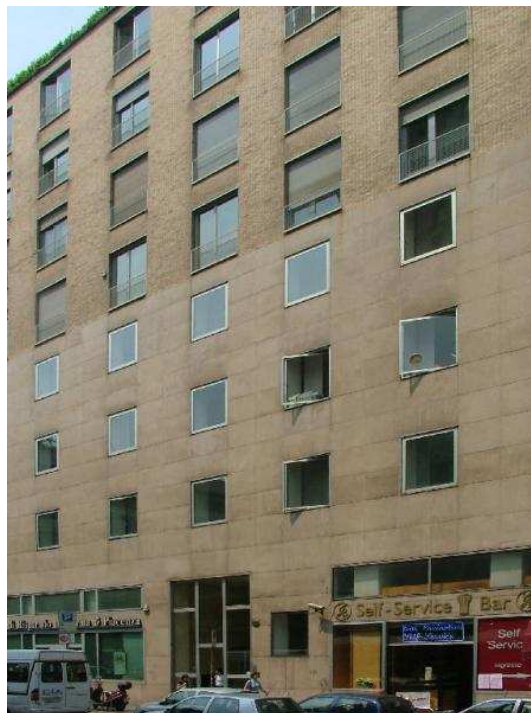


*Fig. 23 Particolare della facciata, Segram Building*

*“ Una architettura Silenziosa Per Esaltare Il Grande Vuoto. Milano, Porta Garibaldi “*



*Fig. 24 Federal Center, Mies Van Der Rohe , Chicago 1974*



*Fig. 25 Edificio per abitazioni e uffici, Asnago e Vander . Milano, 1947*





*Fig. 26 Particolare della facciata., edificio per abitazioni e uffici.*

### 3.4 Conclusioni

Milano oggi non è più una città dal carattere architettonico unitario, forte e distinguibile come un tempo; le cause che hanno portato a tutto questo le abbiamo già ampiamente descritte nella nostra premessa e non vogliamo ripeterle ora.

La necessaria e dovuta conclusione dell'analisi fin ora svolta , o per meglio dire la nostra Tesi, è che sia ancora possibile ridare alla città un suo carattere unitario, una sua architettura fondante, ciò che un tempo la distingueva e che oggi sembra andato perso.

Noi per primi, attraverso questo progetto alternativo rispetto a ciò che già sta sorgendo nella stessa area, vogliamo far vedere come sia possibile costruire un'altra città, una città migliore, una città che sia nuovamente Milano.

## **4. Il progetto Garibaldi**

### *4.1 Lettura dell'area Garibaldi - Repubblica attraverso le carte*

Fin dalla metà dell'Ottocento, alle soglie dell'industrializzazione, il suburbio settentrionale era costituito da borghi sorti a lato delle strade di grande comunicazione (Dergano, Affori e Bruzzano sulla Comasina, Niguarda presso la Valassina e Greco, Segnano e Pratocentenaro sulla strada per Monza).

Queste strade di grande comunicazione per il nord, di epoca romana, erano:

La Strada verso Modicia (Monza) che si biforcava verso i due rami del lago di Como.

La Strada di Decio (Valassina) che arrivava a Erba, Asso e il Lario orientale.

La via Cumana, di fondamentale importanza commerciale e militare che arrivava in Germania.

La loro importanza era sottolineata dal fatto che penetravano in città innestandosi, nei pressi di Porta Nuova, sul cardo romano che era orientato secondo la centuriazione.

Una fitta rete di strade campestri, di cui sopravvive ancora qualche residuo, collegava tra loro i nuclei rurali più modesti e le numerose cascine isolate disposte longitudinalmente rispetto alle vie d'acqua.

Quest'ultime assumono importanza dal 1323 quando furono regimentate con il Redefossi, un fossato in cui erano state fatte convogliare le acque del Seveso, il cui tracciato venne poi fortificato mediante i bastioni nel 1546. Il Naviglio della Martesana, costruito nel 1453 e derivato dall'Adda, assume particolare importanza per l'irrigazione e il sistema industriale e ha determinato lo sviluppo di quest'asse.

L'area, che faceva parte amministrativamente dei Corpi Santi di Porta Comasina, Porta Volta e Porta Nuova, si sviluppava in una fascia compresa tra i borghi storici esterni al tessuto consolidato entro le mura.

All'interno di un sistema di Basiliche sorgeva in questa zona la Basilica di San Simpliciano, che fu elemento decisivo per gli scambi tra territorio e capoluogo e per incentivare la permeabilità urbana della Comasina e lo sviluppo extramurario del borgo.

L'area in oggetto, prima dell'avvento della ferrovia, non era ancora interessata da grandi processi infrastrutturali; solo dalla seconda metà del XIX secolo si andò a caratterizzare anche per la presenza di rilevanti emergenze quali il nuovo Cimitero monumentale (1863), la nuova Stazione Centrale fuori dai Bastioni di porta Nuova (1864) e la realizzazione del viadotto ferroviario attraverso lo sventramento del Lazzaretto.

La trasformazione più significativa dell'area si avvia a partire dalla seconda metà dell'Ottocento quando compaiono i primi tracciati ferroviari che collegavano Milano a Monza, Treviglio e Torino. La ferrovia, che sovrappone il proprio disegno a quello delle campagne, tagliando il territorio secondo una direttrice Est-Ovest, determina da subito una cesura nei confronti della città. L'edificazione appare concentrata da un lato, in un sistema di grandi corti lungo i bastioni spagnoli e l'asse della strada Comasina; dall'altro nel sistema di grosse fabbriche e case operaie disposte come una città lineare lungo il Naviglio della Martesana.

Il territorio è ancora fondamentalmente rurale e segnato dalla presenza regolare delle cascine. La linea ferroviaria modificò l'assetto dell'area: a nord deviò più ad ovest il tracciato della Comasina, trasformandola nell'attuale via Farini e segnò i confini dell'attuale quartiere Isola; mentre a Sud gli isolati appaiono fondamentalmente completati nella rete viaria e nell'edificazione.

È in questo periodo che l'area in esame comincia ad assumere una fisionomia industriale, con l'attestamento delle attività produttive lungo le vie d'uscita alla città.

Tra il 1884 e il 1889 con il piano di ampliamento dell'ingegnere Cesare Beruto si tenta di razionalizzare e ordinare la città.

L'obbiettivo era quello di collegare i borghi alla città attraverso un sistema viario composto da anelli concentrici originati dall'andamento delle mura e da assi di penetrazione che convergevano verso un unico centro, il Duomo.

A differenza del quartiere attorno alla Porta Garibaldi, sorto su piani di lottizzazione privata, il quartiere Isola si sviluppò tenendo in considerazione le indicazioni del Piano: il risultato fu un disegno urbano più chiaro con una maggiore costanza nei nuovi tracciati che si confronta con alcune preesistenze che vengono assorbite nel nuovo disegno.

Il quartiere mantiene un fronte stradale continuo, pur variando nelle altezze.

Il lotto apparentemente ordinato lungo i tracciati, nasconde però al suo interno tipologie e forme svariate.

Tre eventi del dopoguerra, tra loro connessi, hanno modificato profondamente la situazione della zona:

- il progetto di costruire qui il Centro Direzionale
- la progressiva espulsione delle fabbriche e della residenza popolare
- la copertura del Naviglio della Martesana e la riforma del sistema ferroviario con la costruzione della nuova Stazione Centrale, come stazione di testa e non più passante.

La ferrovia isola l'area e recide anche le principali direttrici stradali, impedendo il collegamento tra centro e territorio, avvolgendo la città secondo un perimetro che allarga di molto la precedente cintura, dove occorre servire i nuovi massicci insediamenti industriali che nei primi del Novecento vengono decentrati verso Sesto San Giovanni, lasciando aree libere.

La nuova Stazione impone l'abbattimento della vecchia e del rilevato ferroviario che viene oggi ripristinato in sede sotterranea attraverso l'attuazione del Passante ferroviario.

La scelta del luogo fu influenzata dalla volontà di speculatori fondiari che possedevano da quelle parti vaste aree suscettibili di urbanizzazione e grandi stabilimenti industriali.

Le sistemazioni urbanistiche conseguenti alla nuova Stazione configuravano una compatta e regolare lottizzazione.

Sul prolungamento dell'asse della vecchia stazione rimase, verso nord-ovest, il rilevato dei binari che raccoglievano gli arrivi delle linee locali per Novara, Gallarate e Varese, che andarono a costituire l'ultima modesta stazione di Porta Nuova, o delle Varesine, rimasta in funzione per altri trent'anni, fino all'entrata in servizio, nel 1963 della nuova Stazione di Porta Garibaldi.

Questa stazione, che fu realizzata arretrando di circa 800 m il precedente fronte delle Varesine, fu ampliata nel 1966 con l'attivazione di un tratto sotterraneo, la “Galleria Garibaldi”, lunga circa 2 km, che spunta a nord di piazza Carbonari, al bivio di Mirabello, dove i binari si diramano verso Greco e verso Lambrate.

Il riassetto ferroviario concluso negli anni '30, mise in ordine molte cose, ma privò la città di un collegamento ferroviario diretto fra le linee provenienti da sud-est e quelle dirette a nord-ovest.

A questa carenza sopperirà, circa 75 anni dopo, il Passante Ferroviario.

Da un lato la Stazione Centrale e i relativi raccordi crearono nuovi condizionamenti e strozzature come per esempio la saturazione residenziale di viale Zara, mentre su viale Monza l'urbanizzazione avrebbe avuto luogo solo nel secondo dopoguerra.

La copertura della Martesana in via S. Marco e l'allargamento di corso Garibaldi intendevano proporre anche entro i Bastioni una situazione di percorribilità al traffico e di sfruttamento immobiliare.

Nella fascia tra il Cimitero Monumentale e la Stazione Centrale, l'ICP attuava solo tre piccoli interventi: il quartiere Monza oggi Lagosta (1925), il quartiere Crespi oggi Belinzaghi (1928) e il quartiere Carabelli oggi Mirabello (1939).

All'inizio degli anni Trenta Milano è caratterizzata da un'espansione che supera le previsioni del piano regolatore vigente e l'ingegner Cesare Albertini viene incaricato di formulare un nuovo piano. Questo ricalca la struttura radiocentrica della città progettata dal Beruto, espandendola a macchia d'olio sul territorio circostante.

Prima del piano Albertini la zona nord ovest di Milano era dotata di ben due scali: uno di smistamento ( quello del Sempione) e uno merci ( quello di Porta Garibaldi). Lo scalo di smistamento, si collocava all'incirca nell'area compresa fra le attuali vie Ippolito Nievo e Reggimento Savoia Cavalleria, cominciò a funzionare nel 1883.

Successivamente venne riassorbito nel tessuto urbano in quanto troppo vicino al centro e quindi di impedimento allo sviluppo della città.

In questi anni infatti gli insediamenti residenziali ed industriali andavano allargandosi a macchia d'olio.

Nel 1873 entrò in funzione anche lo scalo merci di Porta Garibaldi la cui la posizione (diversa da quella dell'attuale omonima stazione) era abbastanza vicino alla Centrale, al di là del Naviglio della Martesana. Porta Garibaldi era una piccola stazione per il servizio merci. Sul raccordo con la linea di Monza erano disposti i magazzini del materiale fisso mentre, tra il Naviglio della Martesana e la Centrale, il deposito delle locomotive e le officine.

In seguito al piano Albertini lo scalo Garibaldi, insieme allo scalo Sempione, furono soppressi in favore dello scalo Farini.

L'inefficacia del piano Albertini spinse il comune a ricercare nuove proposte.

Il piano A.R., redatto a partire dal 1944 da un gruppo di architetti, di cui facevano parte Albini, Gardella e Bottoni, fu una delle più importanti proposte: esso mirava al contenimento della popolazione e al

raggiungimento del concetto di Città-Regione attraverso il decentramento industriale e la costruzione di assi attrezzati di penetrazione nella città.

Esso prevedeva la costruzione di un vasto quartiere di uffici che doveva estendersi nell'area dell'ex Scalo Sempione fino a quella dell'ex Fiera Campionaria.

Ad accogliere il nuovo quartiere venne però designata dal PRG, nel 1953, una zona prossima alla Stazione Centrale, poiché dotata di particolari facilità di accesso da qualunque punto della città e della regione e dotata di aree libere.

La costruzione di grandi assi attrezzati di penetrazione porta a una conseguente riorganizzazione del tessuto attraverso la realizzazione di quartieri residenziali autonomi per un'organica espansione della città.

Nel 1963 viene completata la Stazione, definito il piano delle metropolitane urbane e avviata la costruzione di grattacieli sui terreni Breda e Pirelli.

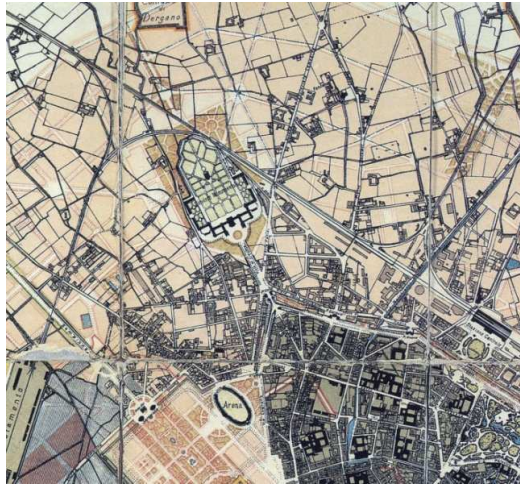
Le aree liberate con l'arretramento della Stazione Garibaldi formano un deserto urbano su cui per anni si sono insediate attività nomadi e solo oggi sono state riassegnate ad un uso di tipo terziario.

Nell'area dello scalo Garibaldi è in attuazione un profondo rinnovamento urbanistiche il cui piano si può distinguere in tre grandi zone: la Città della Moda, il polo istituzionale con la Nuova sede della Regione Lombardia, i nuovi uffici del Comune di Milano e l'area verde dei giardini di Porta Nuova.



*Fig. 27 Estratto della carta storica di Antonio Bossi (1850)*

*“ Una architettura Silenziosa Per Esaltare Il Grande Vuoto. Milano, Porta Garibaldi “*



*Fig. 28 Estratto Piano del Beruto (1885)*



*Fig. 29 Estratto carta IGM (1914)*



*Fig. 30 Estratto carta IGM (1972)*

*“ Una architettura Silenziosa Per Esaltare Il Grande Vuoto. Milano, Porta Garibaldi “*



*Fig. 31 Stazione di Porta Nuova delle linee Varesine (1940)*



*Fig.32 Lavori di sterro per la costruzione della nuova stazione delle linee Varesine e cavalcavia di via Farini (1950)*

## **5. Bibliografia**

1. Carlos Martí Aris, *Silenzi eloquenti*, Christian Marinotti edizioni, 2007
2. Carlos Martí Aris, *Le Variazioni dell'identità - Il tipo in architettura*, Città Studi Edizioni, 1990
3. Gianni Braghieri, *Aldo Rossi*, 2. ed. - Bologna : Zanichelli, 1989
4. Giovanna Crespi e Nunzio Dego, *Opere e progetti- Giorgio Grassi*, Electa, 2004
5. Valeria Pezza, *Giorgio Grassi: quattro musei: Berlino, Osnabrück, Colonia, Schwäbisch Hall*, Electa Napoli, 1999
6. Aldo Rossi, *L'architettura della città*, Città Studi Edizioni, 1995
7. Rosaldo Bonicalzi, Mauro Savini, Francesca Belloni, *La città interrotta*, Reno Edizioni, 2010
8. Francesca Scotti, *Lafayette Park, Detroit – La forma dell'insediamento*, Libraccio, 2010



## **6. Ringraziamenti**

***Prima di tutto un grazie speciale ai nostri genitori che hanno permesso tutto questo e che ci hanno sempre incoraggiato e sostenuto.***

***Un grazie speciale anche al Politecnico di Milano, al Prof. re Michele Ugolini e al Prof. re Rosaldo Bonicalzi, a tutti i nostri colleghi e compagni di gruppo; una menzione speciale per i compagni e amici di sempre: Andrea Ziccardi, Emanuele Gussoni, Andrea Fiore e Emanuele Bertoli.***

***Tante grazie anche a tutti i nostri amici e amiche che ci hanno aiutato ognuno a modo loro.***

***Un ringraziamento anche ai ragazzi dello Studio Emme e della Creperia 125 di Via Candiani.***

***Un ringraziamento speciale va alla Politechnika Warszawska , alla città di Varsavia e alla Polonia tutta che ci ha ospitato per 6 mesi...un' esperienza indimenticabile!***

***Un grazie soprattutto alla prof.ssa Żołądkowa Gorzka per il suo sostegno.***

**Matteo Piantanida**

**Pietro Mascagni**

**Sergio Molteni**

.....

.....

.....

**31 Marzo 2011**