

**TRAMA DI LUOGHI NOTEVOLI**

relatore: Giancarlo Consonni

correlatori: Ivan Giorgio Ramaroli  
Chiara Martini

laureandi: Francisca Marzotto Caotorta  
Andrea Gilioli

matr. 735482  
matr. 746241

## ABSTRACT

L'area di Bovisa porta i segni delle diverse epoche attraverso cui è passata la sua configurazione: stratificazioni, sostituzioni, contaminazioni. Del lungo periodo preindustriale permangono alcuni tracciati (strade, parcellario), cas-cine e resti delle attività rurali tipici del paesaggio agrario dell'altopiano caratterizzato dall'affermarsi della piccola conduzione agraria con prevalenza del regime dell'affittanza. Il periodo contrassegnato dall'industrializzazione ha lasciato i segni maggiori per varie ragioni: 1) il peso delle infrastrutture, in particolare la ferrovia; 2) le grandi aree dismesse, spesso con problemi di dissesto idrogeologico, ma anche con un lascito di archeologia industriale, non privo di qualità e di potenzialità; 3) l'indotto, in particolare i comparti residenziali legati un tempo al mercato del lavoro industriale. La fase attuale vede una parziale rinascita della zona dovuta principalmente alla grande disponibilità di spazi e all'elevata accessibilità: condizioni che hanno catalizzato in Bovisa iniziative pubbliche e private. Un innesco che ha attecchito e che sembra offrire un terreno fecondo per lo sviluppo di altre attività e soprattutto per il rilancio della vicenda urbana. Il progetto, nell'impostazione del lavoro di tesi, è il risultato di un processo dialettico tra le varie scale della progettazione che persegue un duplice obiettivo: la creazione di una nuova parte di città e la connessione di questa al complesso sistema urbano e metropolitano (esistente e in divenire). La proposta progettuale si struttura su un'armatura relazionale su cui si regge un sistema di luoghi dotati di qualità urbana, a loro volta innervati da un sistema infrastrutturale che assicura adeguate relazioni metropolitane. L'integrazione tra le parti urbane e la sinergia tra le attività insediate (in direzione non tanto e solo dell'efficienza economica ma soprattutto della socialità) sono tra gli obiettivi centrali del progetto. Il disegno urbano si basa su di una composizione chiara ed equilibrata capace di dare vita a una complessità fisica e relazionale attraverso la compresenza di differenti trame e gerarchie, di fulcri e di connessioni. La definizione dei cardini del progetto nasce dall'interazione tra la tensione data dalla continuità del verde e i 'monumenti' di archeologia industriale. Il progetto trova in questi elementi dei caposaldi e li interpreta dando luogo a figure dello spazio aperto. Si tratta dunque di un progetto insieme di fondazione e di recupero.

# INDICE

## 0. Introduzione:

- 0.1. Le origini p. 1
- 0.2. Dalla città alla metropoli matura p. 2
- 0.3. Proposte che affrontano la questione  
del mantenimento della qualità urbana  
nella fase di sviluppo della metropoli p. 3

## 1. Analisi ed interpretazione del contesto:

- 1.1. La metropoli milanese p. 4
- 1.2. Bovisa: formazione storica, struttura e caratteri p. 8
- 1.3. Bovisa: topografia sociale, attività umane  
e relazioni urbane p. 10

## 2. Dall'analisi al progetto:

- 2.1. Gli spazi delle relazioni e le infrastrutture  
al servizio della mobilità p. 11

## 3. La soluzione progettuale:

- 3.1. Descrizione dei principi del disegno urbano p. 13
- 3.2. La metodologia progettuale p. 15

## 4. Bibliografia

p. 18

## INDICE DELLE TAVOLE

Tav. 1:	<b>Caratteri fisici del territorio</b>	p. 20
Tav. 2:	<b>Urbs</b>	p. 21
Tav. 3:	<b>Civitas</b>	p. 22
Tav. 4:	<b>Gli spazi delle relazioni e le infrastrutture a servizio della mobilità</b>	p. 23
Tav. 5:	<b>Planivolumetrico</b>	p. 24
Tav. 6:	<b>Piano terra</b>	p. 25
Tav. 7:	<b>Piano primo</b>	p. 26
Tav. 8:	<b>Schemi funzionali</b>	p. 27
Tav. 9:	<b>Viste d'insieme</b>	p. 28
Tav. 10:	<b>L'edificio e le piazze</b>	p. 29
Tav. 11:	<b>Il teatro e l'aula civica</b>	p. 30
Tav. 12:	<b>Il teatro e l'aula civica</b>	p. 31

## INDICE DELLE IMMAGINI

Imm. 1:	Efeso	p. 1	Imm. 24:	Dislocazione delle industrie nella zone di Bovisa, 1950	p. 8
Imm. 2:	Mileto	p. 1	Imm. 25:	Bovisa e i Piani Regolatori: Beruto	p. 9
Imm. 3:	Camille Pissarro Plaze du Theatre Francais, 1898	p. 2	Imm. 26:	Bovisa e i Piani Regolatori: Pavia-Masera	p. 9
Imm. 4:	La Galleria de Cristoforis a Milano, incisione di F.Campi da disegno di A.Sidoli e G. Mazzola, 1835-1838	p. 2	Imm. 27:	Bovisa e i Piani Regolatori: Albertini	p. 9
Imm. 5:	Eugene Henard, Progetto di una piazza a stella con circolazione rotatoria a Parigi, 1906	p. 2	Imm. 28:	Facciata del Politecnico lungo via Durando	p. 10
Imm. 6:	Veduta prospettica del boulevard Richard Lenoir, 1867	p. 3	Imm. 29:	Facciata della Triennale Bovisa	p. 10
Imm. 7:	Tony Garnier, Cité industrielle	p. 3	Imm. 30:	Movimento dei pendolari nella regione milanese	p. 10
Imm. 8:	Ildefons Cerdà, Progetto di riforma e ampliamento di Barcellona, 1859	p. 3	Imm. 31:	Schemi di progetto	p. 11
Imm. 9:	La fascia dei fontanili	p. 4	Imm. 32:	La ferrovia a Bovisa	p. 12
Imm. 10:	Addetti all'industria nella Provincia di Milano al 1836 e al 2001	p. 4	Imm. 33:	Bovisa e l'area degli exGasometri	p. 12
Imm. 11:	Le attività della regione economica milanese	p. 4	Imm. 34:	Bovisa e l'area degli exGasometri	p. 12
Imm. 12:	L'irraggiamento regionale delle banche milanesi	p. 5	Imm. 35:	Annunciazione	p. 13
Imm. 13:	Dislocazione delle industrie a Milano, 1950	p. 5	Imm. 36:	Annunciazione	p. 13
Imm. 14:	Distribuzione delle industrie a Milano	p. 5	Imm. 37:	Cortili milanesi	p. 13
Imm. 15:	Piano Beruto, 1884	p. 6	Imm. 38:	Vista di un cortile interno milanese	p. 14
Imm. 16:	Piano Pavia-Masera, 1912	p. 6	Imm. 39:	Piazza SS Annunziata, Firenze	p. 14
Imm. 17:	Piano Albertini, 1934	p. 6	Imm. 40:	Piazza del Popolo, Ascoli	p. 14
Imm. 18:	Piano AR, 1945	p. 6	Imm. 41:	Kevin Lynch, sequenza visuale	p. 15
Imm. 19:	Piano AR, 1945	p. 7	Imm. 42:	Kevin Lynch, schema dell'isolato	p. 15
Imm. 20:	Piano Regolatore, 1953	p. 7	Imm. 43:	Josep Sert, Cidade dos motores	p. 16
Imm. 21:	Fabbriche alla Bovisa	p. 8	Imm. 44:	Le Corbusier, l'ospedale di Venezia	p. 16
Imm. 22:	Fabbriche alla Bovisa	p. 8	Imm. 45:	Complesso universitario stone Sunny, porticato	p. 17
Imm. 23:	Dislocazione delle industrie nel quadrante nord-ovest di Milano al 1950	p. 8	Imm. 46:	Complesso universitario stone Sunny, entrata	p. 17
			Imm. 47:	Magazzini Gum, galleria	p. 17
			Imm. 48:	Pinon y Viaplana, piazza della stazione di Sants	p. 17

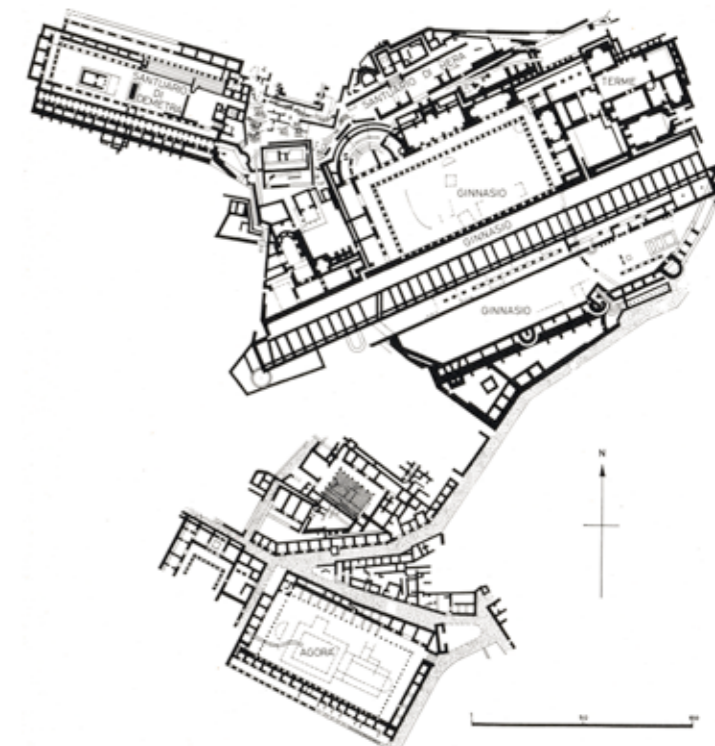
## 0. Introduzione

### 0.1. Le origini

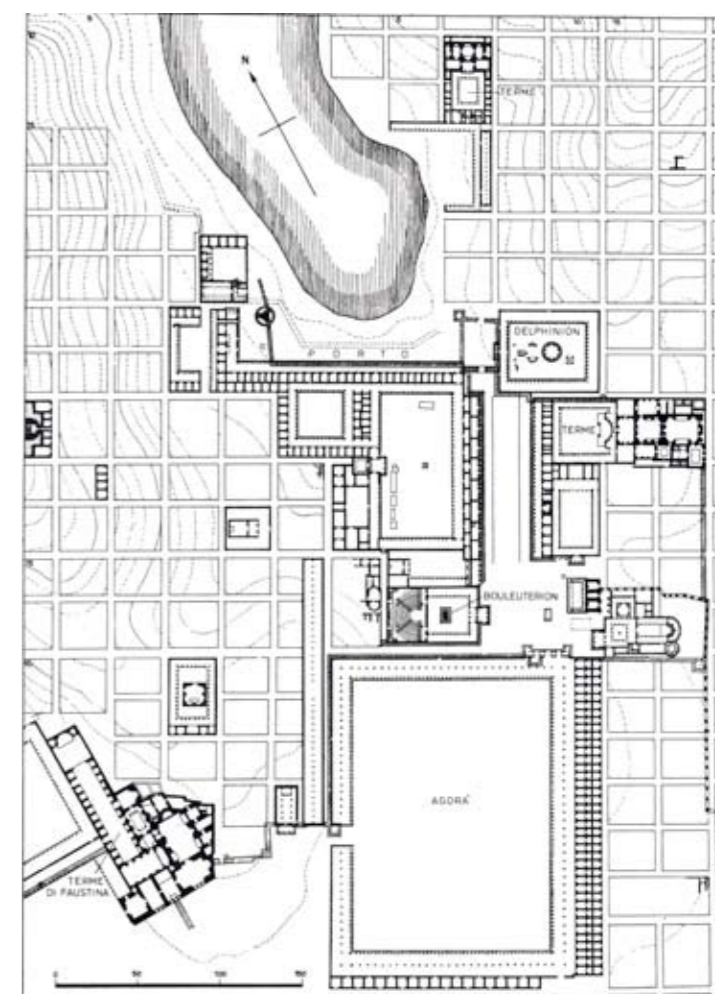
La metropoli dell'antichità greca è ben diversa da quella attuale. La differenza sostanziale è nel limite. La metropoli greca - letteralmente «madre di città» - aveva incorporato il concetto di limite: una città non poteva crescere oltre una misura ritenuta compatibile con la vita della comunità e per questo poteva essere la generatrice di altre città, nate per fondazione. Per Ippodamo da Mileto il numero massimo di abitanti che una città poteva raggiungere era pari a 10.000; per Platone ancora meno: 5.040. Per Aristotele esisteva una correlazione diretta tra le dimensioni della città e i legami di solidarietà. La metropoli contemporanea si presenta come un superamento della città: un organismo in continua espansione in termini relazionali, oltre che fisici, dove la rottura più significativa rispetto al passato è il netto ridimensionamento della dimensione comunitaria. La nuova dimensione nasce dalla capacità di mobilitare risorse e di mettere a frutto le differenze fra città e campagna. È in epoca moderna che la quantità degli abitanti, le dimensioni dell'aggregato insediativo e la vastità del territorio di pertinenza delle città cominciano ad essere apprezzate anche sul piano della qualità. Giovanni Botero, ad esempio, nel volume *Delle cause della grandezza e magnificenza delle città del 1588*, studiando il caso della città di Roma, giunge alla conclusione che fu proprio l'alto numero di abitanti a contribuire alla rinascita delle città dopo le grandi sconfitte. Il consigliere di Carlo Borromeo individua due fattori capaci di contribuire alla crescita di una città: la "virtù attrattiva", che egli identifica con la presenza di grandi monumenti e di istituzioni culturali, e la "virtù nutritiva", intesa come disponibilità di risorse alimentari che provengono dal contado o da città vicine.

In età medioevale e in età moderna fino all'avvento della metropoli, i rapporti tra città e campagna sono caratterizzati da una netta divisione di compiti e da un equilibrio stabile: la campagna era l'ambito di produzione delle derrate alimentari attraverso l'agricoltura, mentre la città era la sede del potere politico, della manifattura e del commercio. La metropoli contemporanea prende avvio tra il 700 e l'800 quando le nuove iniziative capitalistiche cambiano gli assetti relazionali tra città e campagna promuovendo fra le due entità una nuova, dinamica divisione del lavoro. È il mercato l'elemento motore che muove in modo del tutto inedito i fattori produttivi: i capitali, la forza lavoro e la terra. La campagna comincia ad essere interessata da uno sviluppo manifatturiero, prima diffuso a domicilio e poi concentrato in poli e bacini quando le rivoluzioni tecnologiche nel campo dei trasporti e poi dell'energia diventano dei moltiplicatori di relazioni commerciali e di potenza produttiva. Il nuovo assetto dei trasporti comporta un'estensione territoriale delle relazioni e un velocizzarsi ed intensificarsi degli scambi fra città e campagna. Accanto agli aspetti positivi assicurati dalla moltiplicazione degli scambi e della capacità produttiva, si assiste a un rilevante mutamento sociale; l'entrata dei rapporti comunitari su base locale. I primi passi verso la realtà metropolitana sono dati dal sorgere di piccole attività produttive nelle campagne in competizione con le manifatture urbane che non reggono alla concorrenza. A parte l'Inghilterra che è un caso a sé (oltre che la culla della rivoluzione industriale), le altre realtà europee seguono la strada dello sviluppo manifatturiero diffuso nella campagna. La città si riserva in parte il compito di promozione di questo sviluppo e di centro del commercio, della finanza e della direzionalità aziendale. L'organismo che prende corpo dalle nuove relazioni è appunto la metropoli.

Sul lungo periodo il processo passa attraverso la fase della città industriale, allorquando il sistema dei trasporti incentrato sulle ferrovie rende possibile delle economie di scala date dalla concentrazione produttiva nei pressi delle grandi città dei settori produttivi a più elevato investimento tecnologico (i settori metalmeccanico e chimico). Questa fase che, per una città come Milano, dura circa un secolo dagli anni settanta dell'Ottocento agli anni settanta-ottanta del novecento, vede nel secondo dopoguerra affiancarsi una fase di decentramento industriale (con un progressivo estendersi dalla provincia alla regione e in un processo che negli ultimi decenni ha assunto una dimensione internazionale). Il mutamento è radicale anche negli assetti fisici. Entra in crisi la netta distinzione fra città e campagna a favore di forme di conurbazione, che nella vulgata degli addetti ai lavori è definita "città diffusa", una formula che maschera proprio il dato di fondo la crisi della città e della sua qualità peculiare: l'urbanità. Il territorio e il paesaggio cambiano radicalmente: ciò che prima era campagna coltivata, oggi assume sempre più un carattere residuale: una riserva per l'espansione dell'edificato per la funzione di supporto alle reti di trasporto. Su questo reticolo si innestano i grandi contenitori edilizi completamente sordi al contesto. Il paesaggio è modellato sulla rendita di posizione e non più sulle relazioni che facevano vivere i luoghi dell'abitare condiviso, in un equilibrio fra pubblico e privato e fra moto e quiete.



1. Efeso



2. Mileto



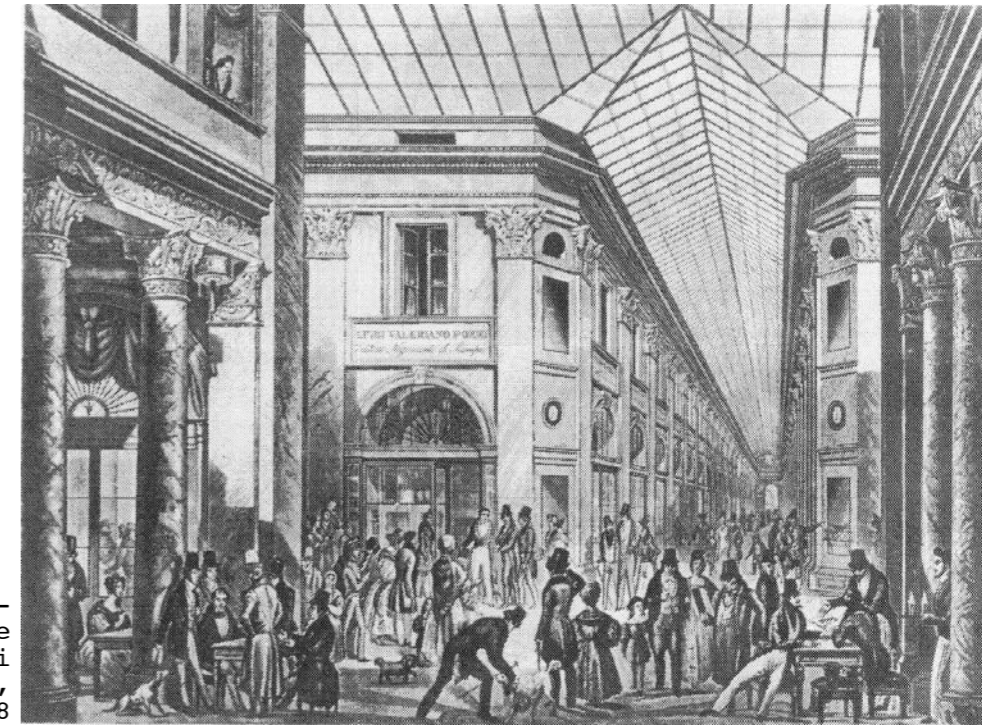
## 0.2. Dalla Città alla Metropoli matura

Il passaggio da città antica a metropoli moderna avviene per piccoli cambiamenti che riguardano tanto la spazialità urbana quanto la socialità e le abitudini di vita dei suoi abitanti. Nella città premetropolitana aveva rilevanza primaria la connessione portastrada di penetrazione-piazza-edificio pubblico (religioso e civile). Erano questi elementi a costituire l'ossatura dell'abitare collettivo. Nella forma urbis era chiaramente leggibile una corrispondenza diretta tra porta e quartiere e una netta distinzione tra interno ed esterno dell'organismo urbano rimarcata dalla presenza della cinta muraria. La città era caratterizzata da un forte legame tra spazi pubblici e privati, in cui gli spazi intermedi rivestivano grande importanza. Per gli abitanti valeva un doppio legame di appartenenza: al quartiere ed alla città. Lo sgretolamento di tale struttura avviene in un lungo processo che si può dividere in tre momenti. Una prima fase, corrispondente agli inizi dell'ottocento, può essere vista in chiave positiva in quanto vede un rilancio della città come palcoscenico della nascente borghesia che vuol dar sfoggio di sé come nuova classe egemone. Sono propri di quest'epoca monumenti come il teatro, l'arena, la borsa, le imponenti banche e le nuove porte urbane. Grande importanza viene data soprattutto agli spazi pubblici con la creazione di ampi viali alberati, i boulevard ed i passage, di gallerie commerciali coperte e di parchi. Sono tutti luoghi della socialità dove le varie classi convivevano e si mischiavano. Una seconda fase copre il vasto periodo che va dalla rivoluzione industriale alla sua fine con la dismissione dell'industria concentrata nella periferia industriale. Questo periodo è caratterizzato dalla presenza in città della borghesia da un lato e del proletariato dall'altro. La classe dominante teme l'accerchiamento della classe operaia che va ad insediarsi nelle zone periferiche ed industriali. La varietà funzionale e sociale

del centro urbano cede il passo ad un progressivo insinuarsi di attività terziarie che ben poco giovano alle relazioni comunitarie della città. Il diffondersi di principi democratici e l'avvento della folla sono caratteristici di questo periodo. Ciò porta al sorgere di sentimenti di libertà dai legami dettati dalla comunità e di libertà di potersi emancipare e raggiungere uno stato di benessere. La terza fase ha origine dal collasso della città industriale intorno agli anni settanta ed ottanta dell'ultimo secolo. Alla base della crisi vi è il venir meno della dialettica sociale e la conseguente perdita per la città della sua caratteristica di 'teatro' in cui le varie classi si rappresentavano. Fra le conseguenze vi è l'appiattimento delle identità individuali, ma anche l'allentamento dei legami comunitari. Una caratteristica che, associata alla caduta dei valori di solidarietà, a lungo andare porta a vani e superficiali tentativi di ritrovare un'identità distinguendosi dalla massa. Sono le radici dell'individualismo dilagante che trova una registrazione puntuale nel disunirsi della compagine insediativa e nell'architettura. Le attività terziarie concentrate nel cuore della città contendono terreno alla residenza e all'abitare con pesanti conseguenze sulla qualità dei luoghi e sul carattere dell'organismo urbano. La vitalità della strada urbana viene in molti casi compromessa dalla crisi delle attività commerciali tradizionali prodotta dalla concorrenza della grande distribuzione. La metropoli, quindi, non corrisponde a una vasta città o alla sommatoria di un centro urbano e campagna, bensì prescinde dalla grandezza fisica ed i suoi confini sono sfrangiati e spesso non ben definibili. La metropoli matura si fonda e trae alimento dall'insieme delle relazioni che intesse con l'intorno sfruttando le diversità di potenziale.



3. Camille Pissarro  
Plaze du Theatre  
Francais, 1898



4. La Galleria de Cristoforis a Milano, incisione di F. Campi da disegno di A. Sidoli e G. Mazzola, 1835-1838



5. Eugene Henard, Progetto di una piazza a stella con circolazione rotatoria a Parigi, 1906

### 0.3. Proposte che affrontano la questione del mantenimento della qualità urbana nella fase di sviluppo della metropoli

Nel corso dell'ottocento l'urbanistica ha saputo dare alcune proposte riformatrici per rinnovare la tradizione urbana mentre si veniva compiendo la rivoluzione metropolitana. In tal senso si sono mossi i contributi di Ildefonso Cerdà, di Tony Garnier, di Petrus E. Berlage e di altri. Il pensiero che li accomuna è la volontà di contrastare le diseguaglianze sociali che vedono l'insediarsi della classe proletaria nelle zone periferiche delle grandi città. Essi ritengono che sia la strada urbana lo strumento con cui ridare centralità all'abitare condiviso e unitarietà alla città. La maglia degli isolati residenziali nel piano di Cerdà evidenzia la centralità diffusa dell'abitare. Ad Amsterdam, Berlage adotta l'artificio di punti di fuga barocchi al fine di controbilanciare la centralità dell'impianto antico e restituire eguaglianza a tutte le parti del nuovo tessuto. Infine Garnier, nella sua Città industriale, con un impianto di tipo lineare, propone una interessante soluzione per un'equa ripartizione della accessibilità al lavoro e ai servizi. Comune a tutte queste proposte è l'intento di proteggere la residenza con zone che facciano da filtro e, assicurata l'efficienza dei trasporti, restituire continuità spaziale alle relazioni socializzanti.

#### Cerdà e l'Ensanche di Barcellona

Fino alla metà dell'ottocento Barcellona era composta da un nucleo storico cinto da mura al di fuori del quale la pianura era punteggiata dalla presenza di alcuni villaggi autonomi (Serrià, Gracia, Poblenou e altri). La forte spinta espansionistica e autonomista porta la città alla necessità di redigere un nuovo piano di ampliamento. Tra le varie soluzioni presentate a contendersi la scelta finale sono le proposte dell'architetto catalano Rovira y Trias e di Ildefonso Cerdà. La prima, di esplicita

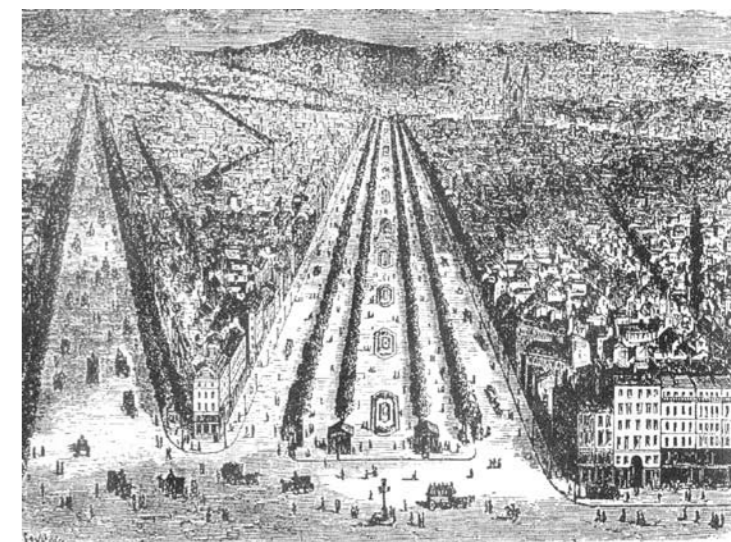
matrice barocca, presenta le seguenti caratteristiche: un impianto radiale che implica una forte gerarchizzazione e una scarsa attenzione al rapporto con il territorio circostante. Ben diverso il progetto di Cerdà (a cui il governo di Madrid affiderà definitivamente l'incarico). Lo caratterizzano i seguenti punti: Attenta analisi del territorio prima della progettazione del piano. Ricerca di connessioni con il territorio circostante.

Maglia di isolati tracciata secondo una logica equipotenziale che afferma la centralità dell'abitare, intersecata da tracciati ortogonali. Sovrapposizione di un'altra maglia per creare piazze. Isolati pensati come blocchi aperti. Presenza di giardini lineari costituiti dalla connessione di più isolati.

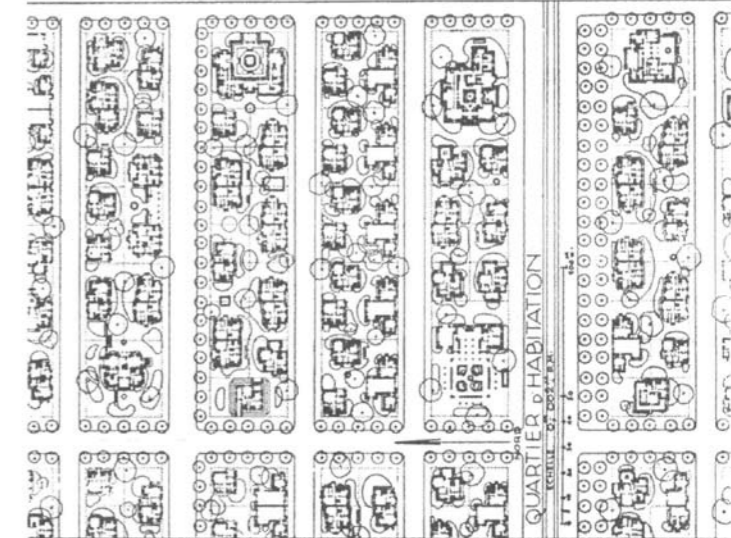
Ma se questi sono i caratteri morfologici, ancora più significativi sono gli indirizzi strategici perseguiti da Ildefonso Cerdà: il rapporto tra moto e quiete, tra rifugio e relazione, e la coniugazione della spazialità racchiusa con la spazialità aperta. Le direttrici ortogonali, la Diagonal, la Meridiana e la Gran Via, si intersecano in punti notevoli che diventano i nuovi fulcri urbani come la piazza di les Glories, sede del Municipio.

Al fine di rivitalizzare il centro storico, egli prevede un parziale sventramento di cui viene realizzata solo la via Laietana. Cerdà stende inoltre un piano economico allo scopo di controllare e limitare la speculazione edilizia, purtroppo non venne rispettato in quanto la densità della città attuale è molto maggiore. La maglia degli isolati è un reticolo di 113x113 metri, l'Ensanche è divisa per unità di quartiere, quattro unità formano un distretto, quattrocento isolati formano un settore. In base a tali suddivisioni Cerdà determina le funzioni necessarie, per esempio un numero minimo di scuole per quartiere mentre gli ospedali vengono posizionati in relazione al settore e così via.

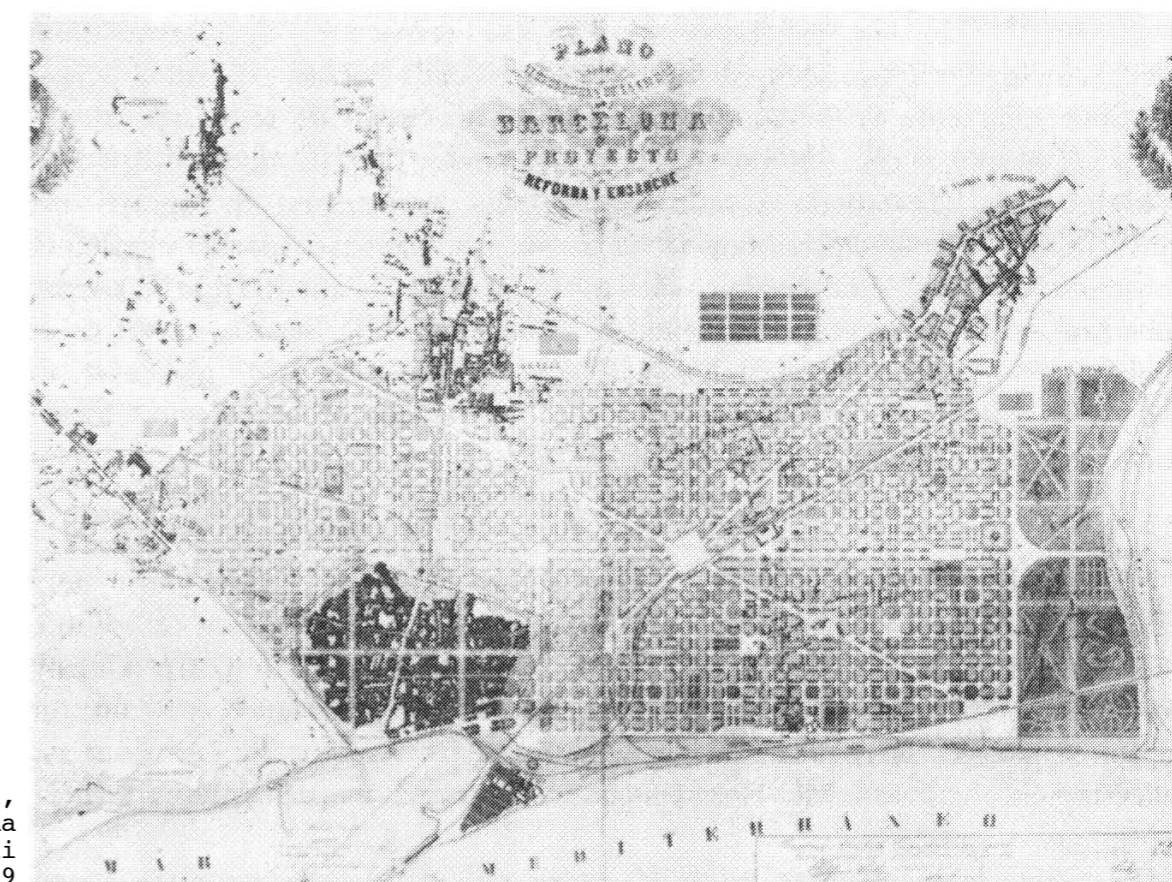
La presenza di una griglia tanto rigida può far pensare che vi sia monotonia, ma il progettista ricorre a una soluzione originale di grande interesse risolvendo il problema grazie ad una estrema varietà in pianta degli isolati ed a una costante presenza di punti di riferimento. Egli cerca di dar significato allo spazio aperto come luogo di relazioni, così le strade sono per metà ad uso dei pedoni e per l'altra metà riservata alla viabilità. Gli incroci, dove gli angoli degli isolati vengono smussati, acquisiscono il ruolo di piazze, il tipo aperto degli edifici si combina in una spazialità semi racchiusa e si declina in varie soluzioni. In parallelo alla stesura del piano, Cerdà scrive un trattato, "Teoria general de la Urbanizacion" del 1867, in cui cerca di codificare le modalità per affrontare il territorio, ovvero una ricerca sul rapporto tra analisi e progetto. Egli sostiene che nell'attività analitica di studio vi è già uno sguardo progettuale e viceversa, il progetto fornirà una particolare lettura del contesto.



6. Veduta prospettica del boulevard Richard Lenoir, 1867



7. Tony Garnier, Cité industrielle



8. Ildefonso Cerdà, Progetto di riforma e ampliamento di Barcellona, 1859



## 1. Analisi e interpretazione del contesto

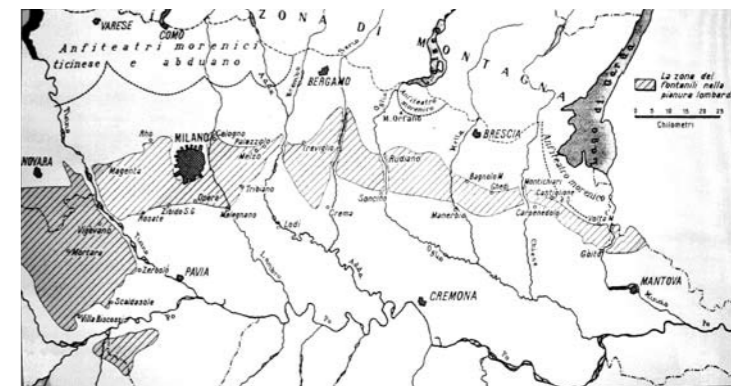
### 1.1. La metropoli milanese

La città di Milano si pone a cerniera tra due realtà completamente differenti: l'altopiano asciutto a nord e il bassopiano irriguo a sud. A segnare il confine fra i due contesti è una fascia territoriale caratterizzata dalla presenza delle risorgive che trapassa da ovest a est l'intera valle padana. Il popolamento è fra i tratti che hanno storicamente marcato la diversità fra i due contesti: un tratto che in parte sopravvive ancora oggi nella diversa densità territoriale della popolazione. Un dato che va fatto risalire originariamente ai caratteri idrogeologici (la Bassa in epoca romana era per parti estese una palude) e in seguito ai diversi caratteri dell'agricoltura, con il territorio irriguo che ha visto nei secoli l'affermazione della grande azienda agricola con un insediamento rado mentre quello asciutto è stato fin dall'inizio interessato dalla piccola azienda con un insediamento fitto. La differenza si esalta nella fase dell'industrializzazione, quando l'ambiente dell'altopiano asciutto dominato dalla piccola azienda familiare si dimostra congegnale all'avvio di una manifattura diffusa, prima a domicilio e poi, con lo sviluppo del settore serico, in piccole unità produttive (filatoio e incannatoio) disseminate sul territorio. I terreni dell'area a sud erano caratterizzati dalla presenza di grandi aziende agricole, le cui dimensioni raggiungevano anche gli 80 ettari. La cascina monoaziendale era il nucleo centrale della grande azienda che aveva un ruolo monopolistico nel mercato territoriale del lavoro. A questa modalità produttiva corrispondeva una precisa organizzazione sociale di tipo piramidale. All'apice vi era il conduttore capitalista che gestiva il fondo preso in affitto dai proprietari assenteisti dell'aristocrazia cittadina; alle sue dipendenze vi erano due

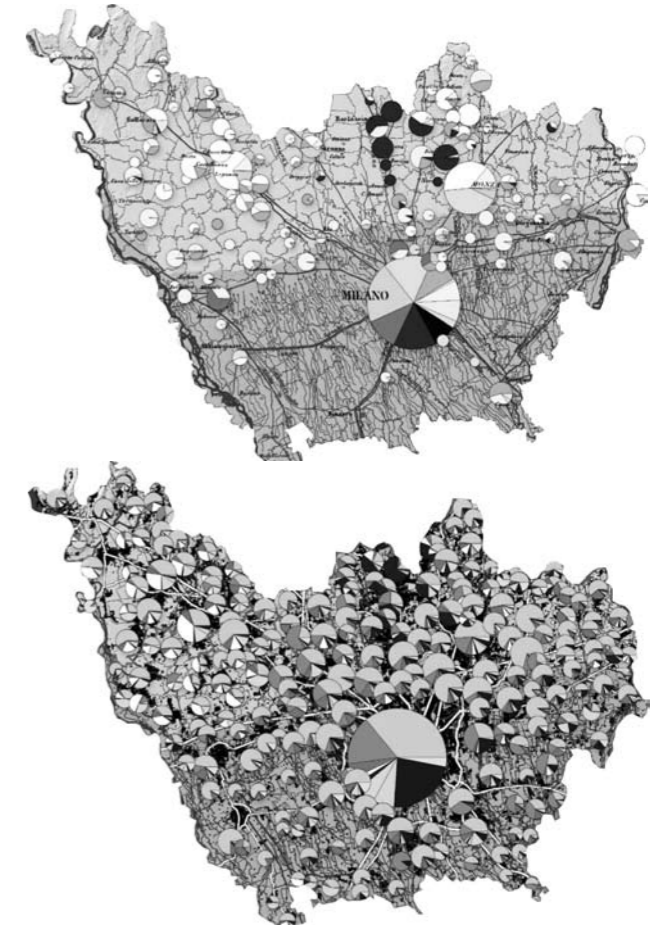
gruppi di lavoratori: gli specializzati (o obbligati) impiegati tutto l'anno e i braccianti, impiegati giornalmente nelle fasi di più intenso lavoro agricolo e quindi costantemente alla ricerca di nuovi impieghi. L'assenza di attaccamento alla terra, il conseguente nomadismo e la forte divisione per classi sono i caratteri dominanti di tutta l'area sud di Milano fino alla metà del secolo scorso. L'Altopiano asciutto a nord di Milano si presentava, invece, come un insieme frammentato di piccole imprese di 1 o 2 ettari di estensione. La struttura sociale era composta da una triade: il proprietario (anche qui assenteista), il fattore che gestiva la proprietà e la famiglia azienda. Poiché la forza lavoro era costituita dai componenti della famiglia stessa, questa tendeva ad avere dimensioni molto più ampie. Il fatto è destinato ad esaltarsi a partire dalla fase in cui all'agricoltura si affianca la manifattura: una rivoluzione subito registrata dalla riforma dei contratti agrari che prevede il passaggio da mezzadria a un affitto misto a grano. Nonostante la povertà diffusa, l'affiancamento all'agricoltura di piccole attività favorisce il diffondersi di una mentalità imprenditoriale insieme a uno spirito di indipendenza e insieme di radicamento nel territorio. La filatura e tessitura artigianali del cotone e la gelsibachicoltura fioriscono nelle abitazioni rurali in quanto attività che si conciliano con i ritmi dei lavori nei campi, richiedendo allo stesso tempo piccoli spazi. La coltura della seta trasformò minutamente il territorio creando una microimprenditorialità diffusa e un dinamismo nei comportamenti e, soprattutto, nella mentalità della popolazione. La propensione a coniugare sviluppo e conservazione consentì, pertanto, alla famiglia azienda di costituire l'anello di congiunzione tra città e campagna, tra agricoltura ed industria, tra proletariato e imprenditoria. È proprio grazie alla spinta imprenditoriale delle famiglie aziende

dell'altopiano asciutto a Nord di Milano che nei primi anni del '800 la Lombardia diviene uno dei maggiori fornitori di materia prima sul mercato serico londinese. Tali forme di imprenditorialità contribuiscono inoltre al diffondersi di micro centri soprattutto tra Adda e Ticino, nei quali, pur permanendo un forte legame con l'agricoltura, si comincia a intravedere un lento e pulviscolare affrancamento dalla terra. In questo periodo i movimenti e gli scambi tra le varie parti della regione si fanno via via più stringenti e coinvolgono con forza sempre maggiore le città. Emergono nuove gerarchie tra i vari poli urbani e tra questi e la fitta rete di borghi che assumono il ruolo di anello di congiunzione tra le città e le campagne. Il rafforzamento di centri urbani da un lato e la limitazione dello strapotere della città-pigliatutto dall'altro, sono fenomeni di certo in parte da attribuirsi alla struttura molecolare sviluppata sulla base della famiglia azienda. Altre caratteristiche proprie della regione e derivanti da tale assetto sono una feconda divisione del lavoro tra città e campagna, il continuo sviluppo industriale e infine una limitazione degli squilibri insediativi.

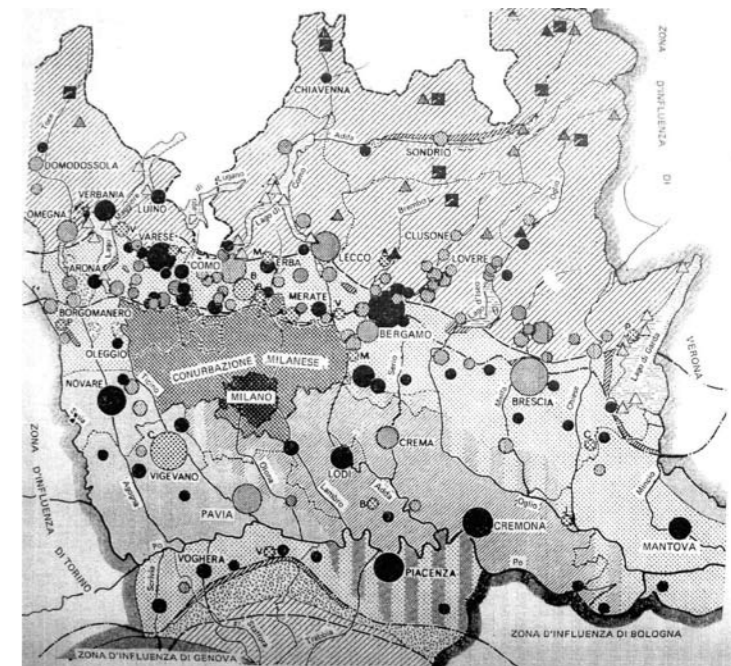
Solo dopo aver analizzato come si è sviluppato e strutturato il territorio lombardo dal 1500 in avanti si può quindi capire come la regione sia stata in grado di avviare una florida fase di industrializzazione in condizioni non certo favorevoli, date dalla scarsità di materie prime, dall'assenza di un avanzato sistema creditizio e dalla scarsità della rete infrastrutturale.



9. La fascia dei fontanili



10. Addetti all'industria nella Provincia di Milano al 1836 e al 2001



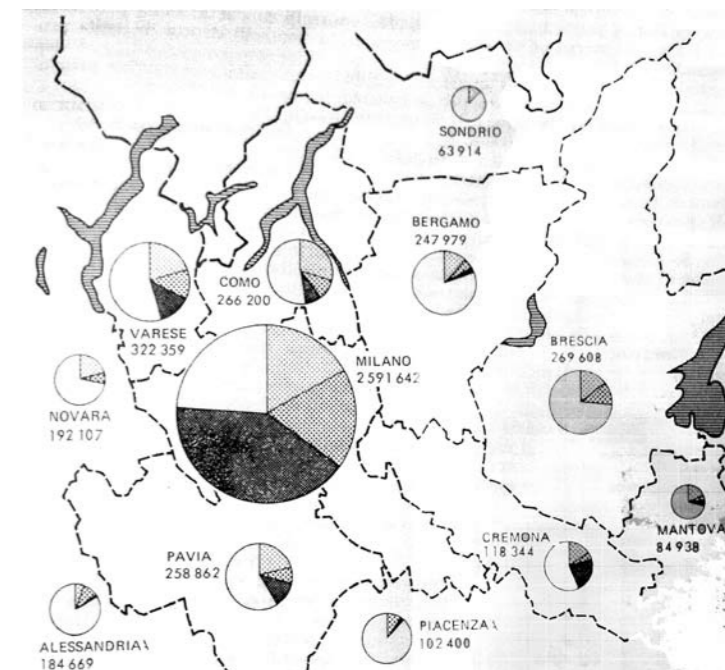
11. Le attività della regione economica milanese

Si deve pertanto tenere a mente che, ben prima della vera e propria rivoluzione industriale, la Lombardia è stata oggetto di due rivoluzioni, altrettanto determinanti, senza le quali la grande industrializzazione non sarebbe stata possibile: una, che ha interessato le aree extraurbane, rappresentata proprio dall'intraprendenza di quel "formicaio" che era la famiglia azienda; l'altra, che ha interessato invece l'area cittadina, caratterizzata dal maggior orientamento del terziario verso il settore finanziario e dallo sviluppo della media e grande industria a ridosso delle mura. In questo scenario caratterizzato dalla presenza di molteplici poli urbani di una certa importanza, Milano è in grado di conquistare una posizione egemone nel corso dei secoli proprio grazie al rafforzamento di quelle trame gerarchiche intessute con l'hinterland. La città coglie l'importanza di porsi come crocevia degli scambi industriali assicurando sbocchi di mercato e approvvigionamenti convenienti. Pur con alcune difficoltà e ritardi nel campo tecnologico e infrastrutturale, Milano mantiene il suo ruolo di polo trainante dell'economia prima con il commercio della seta, poi del cotone ed infine grazie al settore creditizio e finanziario sancisce la definitiva supremazia nella regione. La fase dell'industrializzazione ha inizio intorno al 1840 con la dislocazione delle prime fabbriche per la produzione di macchinari, soprattutto legati al settore tessile, lungo il corso dei fiumi nella parte a nord di Milano. La scelta localizzativa è motivata in primo luogo da esigenze tecniche, per sfruttare la potenza idrica dei corsi d'acqua, e inizialmente anche da una maggiore disponibilità di manodopera a basso costo dipendente dalla maggior densità della popolazione. Le differenze fra l'Altopiano e la Bassa si manifestano anche in un diverso legame fra abitanti e territorio. Mentre nel nord la popolazione operaia, proveniente dalla famiglia azienda e quindi strettamente legata al luogo di

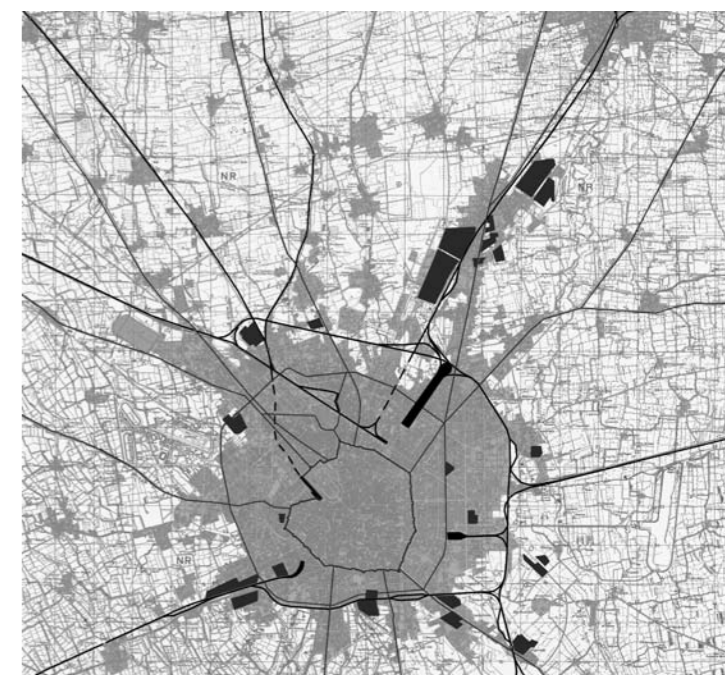
origine, genera quel fenomeno del pendolarismo destinato ad aumentare col passare del tempo, la manodopera proveniente dalla bassa, meno legata al territorio di origine, si insedia stabilmente in località nei pressi delle fabbriche, formando la prima compagine di inurbati ai margini della città. Milano vede l'apice dello sviluppo industriale a cavallo tra '800 e '900 grazie a una serie di fattori: oltre a quelli fin qui richiamati, la disponibilità di combustibile fossile proveniente dal nord Europa, lo sviluppo della rete ferroviaria a vari livelli, il sorgere delle prime centrali elettriche sul Ticino e sull'Adda, ma anche la nascita della banca d'investimento (con la Banca Commerciale). Questo combinarsi di fattori segna l'avvio della metropoli matura. In questo periodo inoltre l'industria cotoniera lombarda conquista sbocchi in paesi lontani come il Sudamerica e si afferma sul mercato mondiale. In parallelo, allo scopo di imporsi su di un numero sempre crescente di piazze economiche, nascono diverse società specializzate nella commercializzazione dei prodotti tessili la cui sede è localizzata a Milano.

La periferia proletaria segue di pari in passo quella industriale andando a creare un vero e proprio accerchiamento del centro urbano della città. Inizialmente l'addensamento avviene verso nord, tra Porta Comasina e la stazione Centrale, per poi svilupparsi lungo la direttrice sud-ovest appoggiandosi alla ferrovia vigevanese e al Naviglio grande e lungo l'asse emiliano del sud-est. Tale accerchiamento genera grandi timori tra la borghesia che si sente sempre più 'assediate' dalla morsa della classe operaia. Questo spiega la messa in atto di risposte urbanistiche, in particolare la rottura della cinta ferroviaria a nord-ovest e la creazione dell'asse del Sempione. Ma nel panorama milanese va anche ricordato il sorgere di iniziative filantropiche che puntano sull'integrazione invece che sulla contrapposizione di

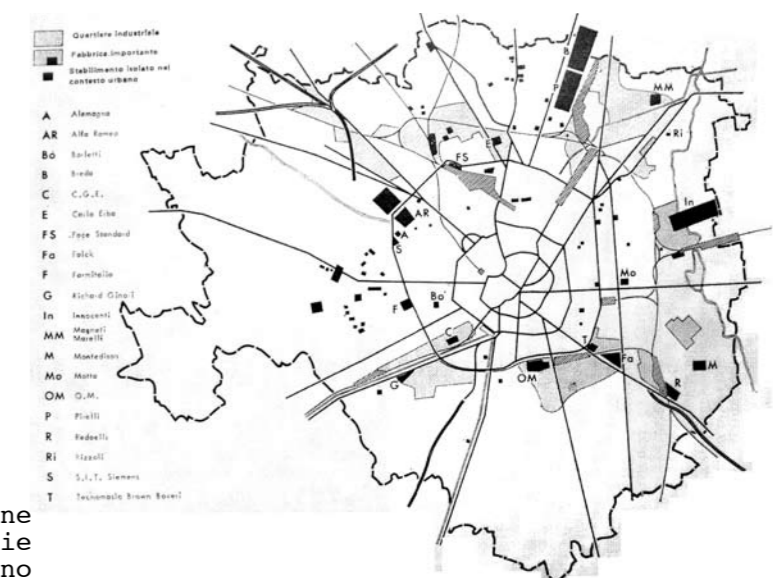
classe. È in quest'ambito che nasce e si muove l'Umanitaria, un'associazione con lo scopo di osservare e analizzare tutte quelle situazioni disagiate sia nella periferia urbana che nelle campagne. A loro volta gli investimenti infrastrutturali a livello regionale sembrano rispondere a un disegno volto ad attutire le contraddizioni e motivi di conflitto. È in questa chiave che può essere letto il potenziamento del sistema ferroviario che si rivela un modo per assicurare forza lavoro alle grandi concentrazioni produttive urbane senza che vi corrispondano forme estese di inurbamento. La grande massa di pendolari che ha gravitato e gravita su Milano si spiega in questa prospettiva: l'estensione del pendolarismo costituisce uno dei tratti distintivi che evidenziano, nel quadro nazionale, la peculiarità della metropoli milanese rispetto ad altri contesti. Questo non ha impedito che negli anni del secondo dopoguerra crescenti ondate immigratorie, provenienti per lo più da territori extraregionali, si riversassero sia nel capoluogo sia nella periferia metropolitana. L'aumento della domanda di case, in un periodo di boom economico e favorito dall'assenza di una pianificazione urbanistica efficiente, ha portato alla costruzione di estesi brani di periferia urbana e metropolitana, sordi al contesto in cui si trovavano e privi di qualsivoglia qualità architettonica.



12. L'irraggiamento regionale delle banche milanesi



13. Dislocazione delle industrie a Milano, 1950

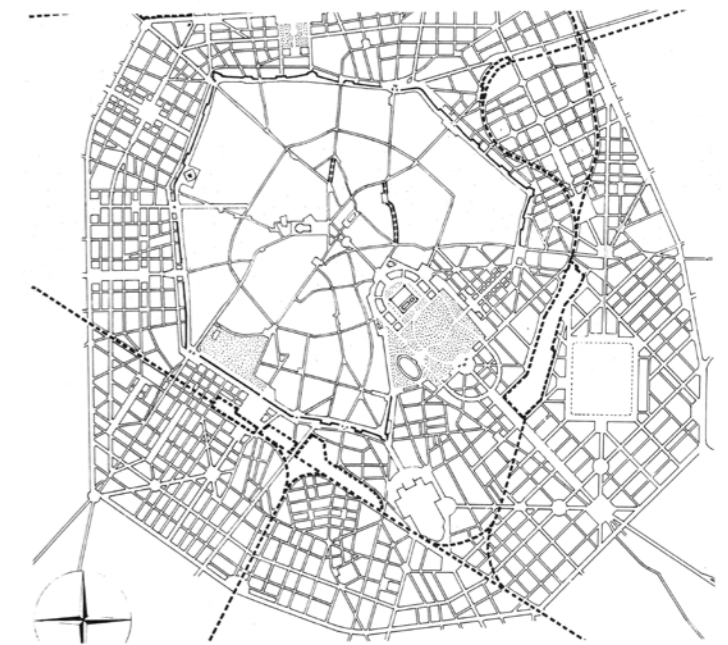


14. Distribuzione delle industrie a Milano

Al fine di controllare la speculazione edilizia in atto, il comune di Milano promuove nel 1884, la stesura di un piano regolatore. Il progetto, ad opera dell'ingegnere Beruto, si basa sul presupposto che Milano abbia una struttura radiocentrica, quando, invece, entro la cerchia interna delle mura era ancora forte l'impianto cardo-decumanico. Il piano si struttura, perciò, su strade radiali e concentriche che, forzate a convergere nel centro della città, comporteranno gravi problemi di traffico viabilistico. Sebbene il progettista consideri la città avulsa da ogni relazione territoriale e le scelte siano motivate più da esigenze geometriche che da considerazioni sulle necessità dell'impianto urbano, tuttavia bisogna anche riconoscere che il Beruto apporta elementi positivi tratti dalle esperienze europee di quegli anni. Tra questi ricordiamo l'asse di via Dante che collega il Duomo al Castello allineandosi all'asse del Sempione; la demolizione dei Bastioni in favore di un'ampia strada inizialmente intesa come un Ring verde con alcuni edifici pubblici puntuali. Inoltre, per i nuovi quartieri, il piano prevede isolati di grandi dimensioni con parti a giardino che, tuttavia, come per la circonvallazione, non verranno mai realizzati in questi termini. Successivamente, i piani Pavia Masera del 1912 e Albertini del 1934 non si discostano dalla visione radiocentrica berutiana e in essi permane la mancanza di lungimiranza e di attenzione alle necessità funzionali del contesto. Dopo la fase otto novecentesca che vede l'addensarsi delle medie e grandi industrie intorno al perimetro della città, a partire dagli anni 60 del novecento, ormai esaurito il boom economico, si assiste ad un progressivo processo di decentramento delle attività industriali fino a giungere, in tempi recenti, al totale smantellamento di quest'ultima. Le cause di tale fenomeno sono molteplici: le localizzazioni delle industrie sentono il peso della congestione,

ma soprattutto il sistema territoriale non può più garantire l'afflusso di manodopera a basso costo. Le aree dismesse offesero un'occasione straordinaria per ridisegnare la città. Ma Milano non ha saputo raccogliere la sfida, scegliendo la quantità invece della qualità con il risultato di un recupero speculativo avvenuto sotto il segno generale di una perdita di qualità dei luoghi e dei paesaggi. Eppure già sul finire della Seconda guerra mondiale, almeno a livello metropolitano, non erano mancate proposte volte a una visione equilibrata della regione. Si distingue in questo senso il progetto degli Architetti Riuniti (da cui il nome di piano AR): Albini, Banfi, Belgiojoso, Bottoni, Gardella, Mucchi, Peressuti, Pucci, Putelli, Rogers, Romano e Zanuso. La proposta di piano è interessante per varie ragioni. Per prima cosa esso esprime la necessità di un governo del territorio a scala regionale, ossia un'analisi in cui, come affermano gli stessi autori, «la città non può essere considerata come un organismo chiuso, a sé stante, che risolve in se stesso le sue funzioni e le sue necessità, ma come parte di un più vasto complesso, che si estende quanto la sua zona d'influenza». Nel trattare il tema delle logiche insediative delle attività industriali gli Architetti Riuniti tengono conto delle trasformazioni territoriali già in atto sostenendo che è necessario incrementare le condizioni favorevoli ad un loro sviluppo fuori dal centro urbano. Inoltre, nel piano è posta grande attenzione ai rapporti casa-lavoro. La localizzazione della residenza, a loro dire, pur dovendo garantire una certa vicinanza al posto di lavoro, avrebbe dovuto mantenere una sua autonomia e indipendenza. Di conseguenza assume grande importanza il tema dei trasporti intesi più come un fatto sociale che settoriale. La rapidità degli spostamenti e la capillare rete infrastrutturale, resa più efficiente anche dall'integrazione tra diversi mezzi di trasporto, concorrono a delineare le qualità di un

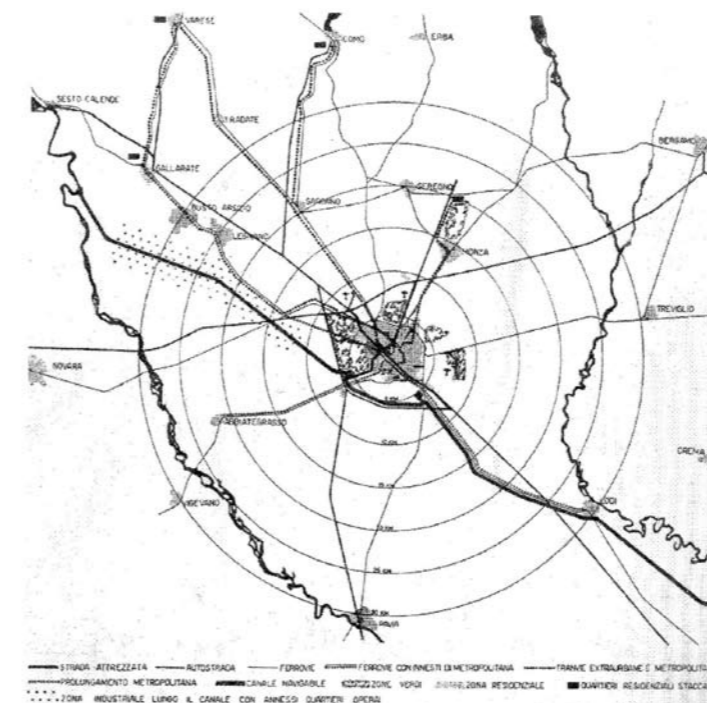
piano che interviene su di un'area così vasta. Gli autori sono attenti alle specificità di ogni zona classificando i vari quartieri residenziali in tre tipi base a seconda del ceto sociale allo scopo di dar vita a quartieri-città coerenti con la visione policentrica della regione. Sempre all'interno di questa visione viene proposto uno sdoppiamento del centro di Milano al fine di valorizzare il carattere della città storica che rischia di soccombere al dilagare del terziario. Per realizzare ciò, gli architetti propongono un sistema di assi attrezzati che spezzi la tradizionale struttura anulare. Fatta eccezione per quest'ultimo punto che deriva dai principi razionalisti codificati nella Carta di Atene, il progetto rappresenta tutt'oggi un utile termine di confronto per un'analisi su Milano e la Lombardia.



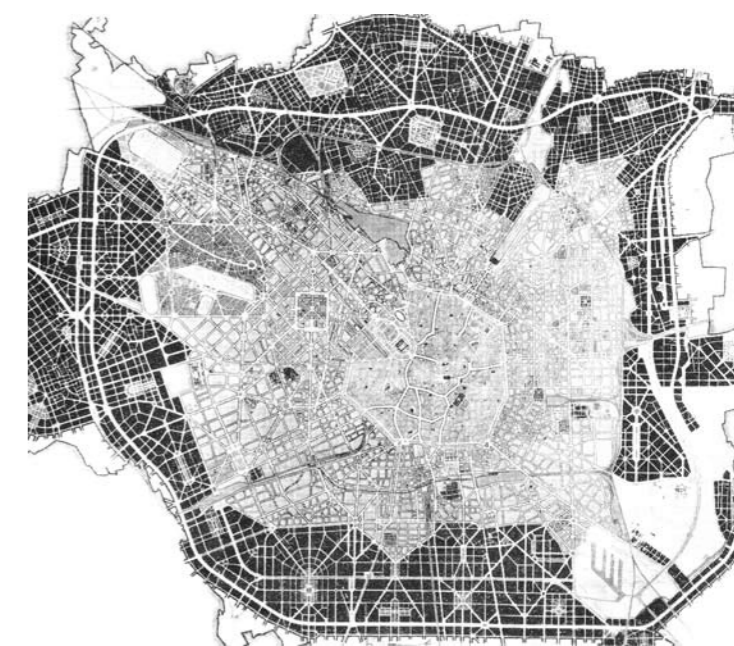
15. Piano Beruto, 1884



16. Piano Pavia-Masera, 1912



18. Piano AR, 1945



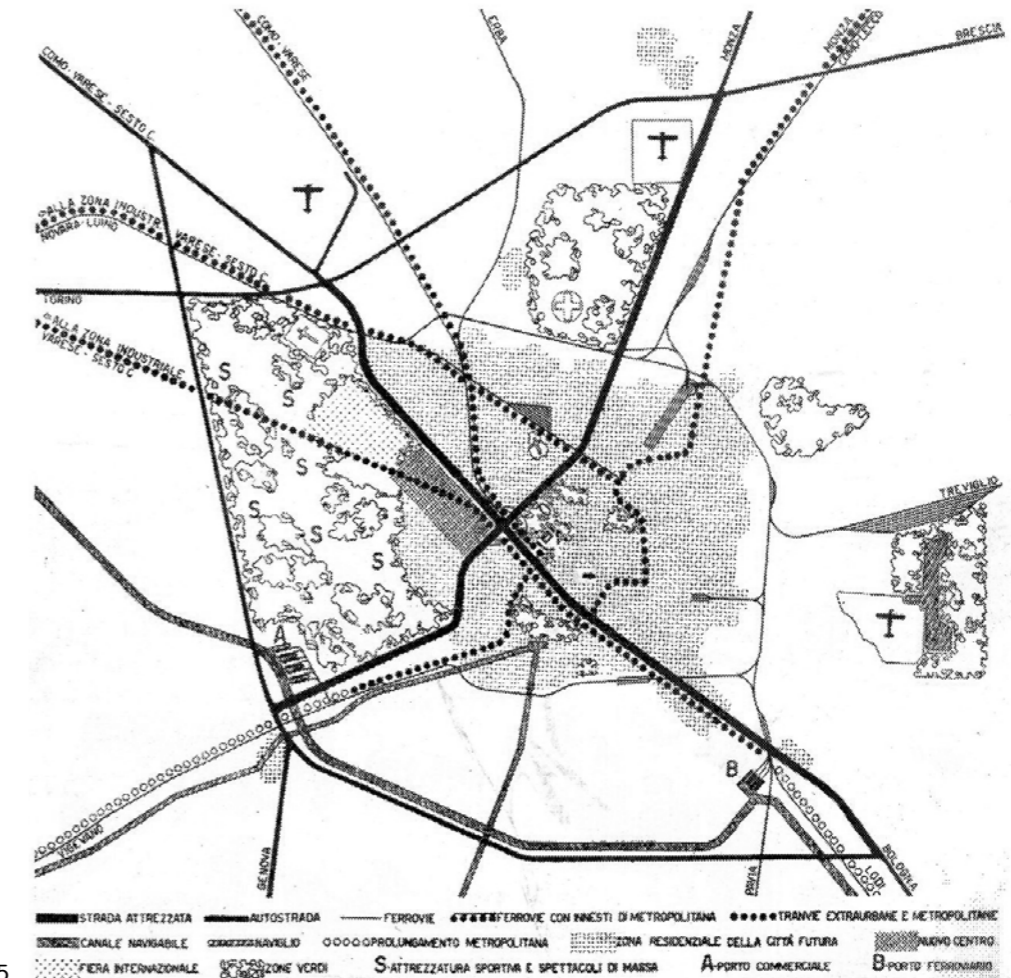
17. Piano Albertini, 1934



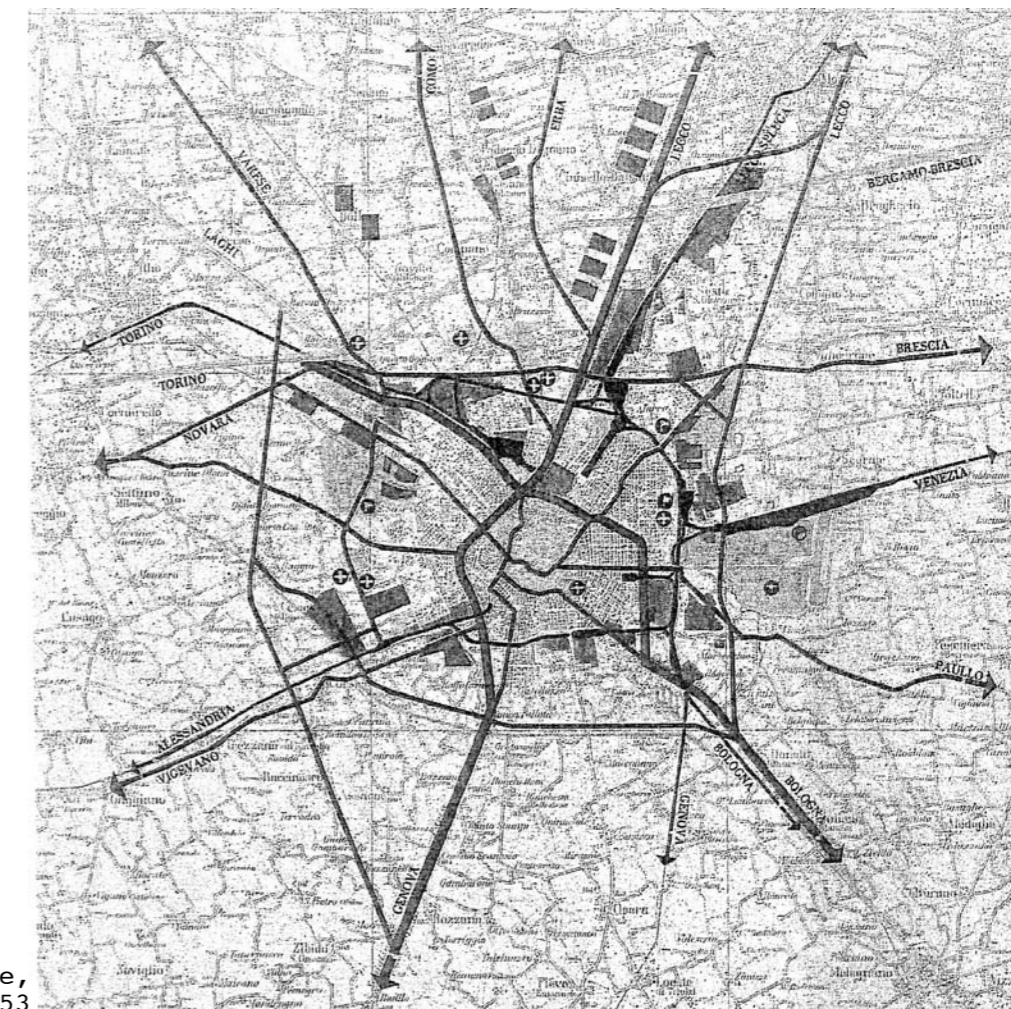
Nel 1953 viene steso un nuovo piano regolatore al fine di contrastare l'indiscriminata espansione urbana e di controllare la ricostruzione delle zone bombardate durante la guerra. Gli elementi caratterizzanti il piano sono il suo inserimento in uno schema di piano generale; il decentramento della produzione industriale lungo l'asse Milano-Rho-Sesto Calende; la zonizzazione dell'area comunale; la creazione di grandi assi attrezzati di penetrazione; la progettazione di tre arterie tangenziali di traffico esterno; la pianificazione del verde e la protezione di quello esistente. Sebbene in fase di analisi venga approfonditamente studiato il territorio e i rapporti tra i vari centri urbani e il capoluogo, tuttavia nella stesura del piano non viene stabilita alcuna relazione tra lo sviluppo residenziale e industriale e quello del territorio, né viene programmato un ampliamento delle linee ferroviarie e metropolitane. Il progetto, riprendendo in parte la proposta di piano dell'ingegnere Secchi elaborata nell'immediato dopoguerra, abbandona la visione beruttiana della città radiocentrica, riduce l'ampliamento urbano alle sole direttrici di espansione già presenti e organizza i nuovi quartieri al fine di renderli autosufficienti. Quest'ultimo criterio viene rispettato raramente in quanto queste nuove aree si trasformano velocemente in zone dormitorio prive di servizi e comunicazioni. All'inizio degli anni '60, il Comune di Milano redige un piano regolatore e di sviluppo che riguarda tutto il comprensorio, ossia, oltre il capoluogo, altri 34 comuni, in seguito aumentati a 94, ubicati prevalentemente a nord della città. La stesura del progetto viene affidata ad un nuovo organo comunale rappresentato dal Centro Studi per il Piano Intercomunale Milanese che nel 1967 propone un piano definito a "turbina". Il progetto prevede l'ampliamento del tessuto lungo le direttrici che connettono i poli urbani esterni lasciando, tuttavia, ampi spazi verdi tra questi e la città compatta.

La proposta non viene realizzata a causa della resistenza opposta dai comuni minori contro le iniziative del capoluogo ma rappresenta uno tra gli unici tentativi di dare una struttura allo sviluppo dell'area metropolitana. Il piano regolatore del 1953 rimane in vigore per quasi trent'anni, ossia fino a quando nel 1980 viene approvata, dopo un lungo dibattito, la variante definitiva al piano. In breve, la proposta rimanda a strumenti più efficaci (i piani particolareggiati) la soluzione dei gravi problemi della città e introduce nuove forme di razionalizzazione e coordinamento al fine di contenere l'espansione.

Dagli anni '80 ad oggi lo sviluppo di Milano non segue alcun piano strategico volto al raggiungimento di un disegno generale con scopi, funzioni ed equilibri chiari, ma sembra rispondere unicamente ad interessi privati, sia politici sia economici. Nel 2010, il consiglio comunale approva un nuovo piano di governo del territorio che definirà il profilo della città da qui al 2030.



19. Piano AR, 1945



20. Piano Regolatore, 1953



## 1.2. Bovisa: formazione storica, struttura e caratteri

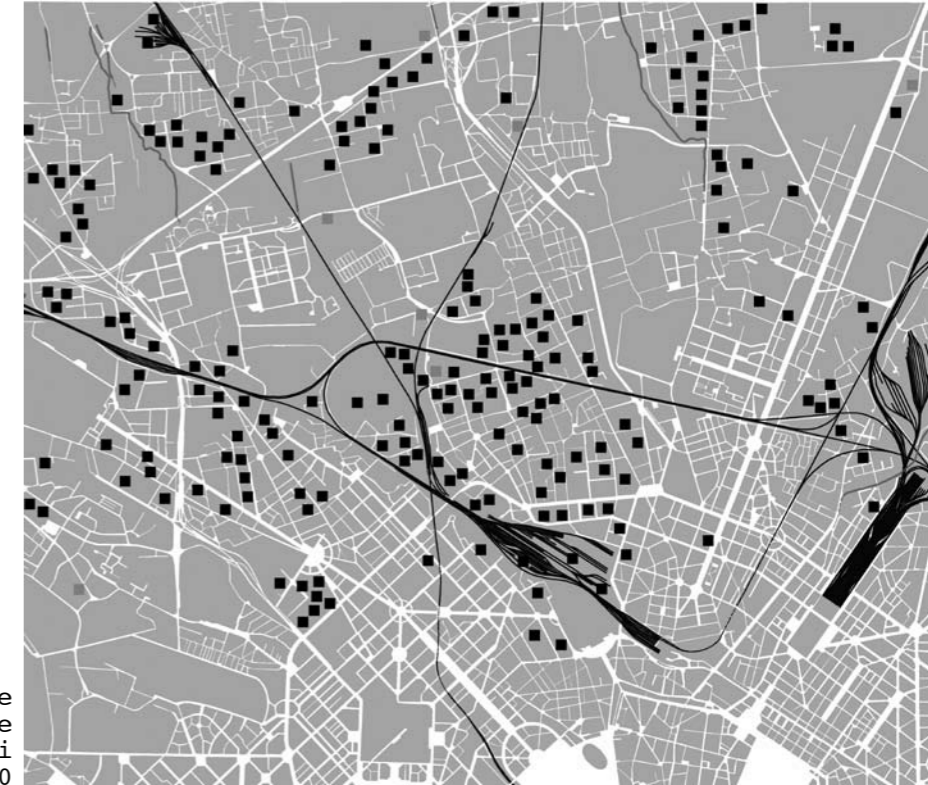
### Dalle origini agli anni '80

Da quando, intorno a metà del 1500, venne costruita la seconda cinta muraria, il comune di Milano delinse i confini daziari della città lungo la circonferenza del grande bastione cinquecentesco che rimasero tali per più di tre secoli. Tuttavia, al di fuori delle mura, il tessuto urbano continuò ad espandersi e, con il passare del tempo, si articolò in piccoli borghi e cascine che formarono il comune dei Corpi Santi. Fu solo nel 1873 che il Comune di Milano decise di allargare i propri confini annettendo questa fascia di territorio a ridosso delle mura ormai per gran parte urbanizzata. È in questo contesto che nasce il piccolo borgo di Bovisa nella parte nord ovest della fascia dei Corpi Santi. L'iniziale agglomerato di case si sviluppa lungo la via Bovisasca che collega il centro urbano al più grande borgo di Novate Milanese. Nelle vicinanze vi erano anche i piccoli centri di Dergano, di Affori e di Villapizzone a ovest oltre a svariate ville e cascine tra cui spicca per importanza villa Simonetta. Con l'apertura, nel 1882 del traforo del San Gottardo prima e successivamente del passo del Sempione nel 1906, quest'area a nord della città si candida ad essere il luogo prediletto per l'approdo e lo stoccaggio delle merci negli scambi provenienti dal resto dell'Europa. La creazione della linea ferroviaria a nord, sebbene comporti la separazione di quest'area dal tessuto urbano centrale, ha come contropartita l'insediamento della piccola e media industria che diverrà il carattere dominante dell'area. Nel 1882, la ditta Candiani, specializzata nel settore chimico, è la prima a costruire il suo stabilimento lungo la via Bovisasca e da questo momento le industrie di prodotti chimici si moltiplicano tanto da rendere la Bovisa il polo milanese per eccellenza in questo settore con il sorgere di un gran numero di industrie della chimica secondaria (vernici, inchiostri ecc.)

Nel 1892, la Carlo Erba insedia il suo stabilimento per la produzione farmaceutica lungo la strada Comasina. Sempre in questi anni, grazie ai diretti collegamenti ferroviari a nord con il bacino produttivo della siderurgia di Sesto San Giovanni, e a nord-ovest con l'industria meccanica pesante e con la termoelettromeccanica di Legnano, si sviluppa nella zona anche il settore dell'industria meccanica con la Ceretti & Tanfani, a cui seguiranno altri insediamenti meccanici piccoli e medi. In tal modo la Bovisa si caratterizza sempre più per il ricco e diversificato tessuto produttivo dato sia da attività ausiliarie alla grande industria sia da piccole imprese che, sfruttando le economie esterne, sono in grado di acquisire piccole parti di mercato. All'interno di tale molteplicità di settori produttivi si innestano attività anche disparate come L'Officina del Gas, a partire dal 1906, che sfrutta sia l'accessibilità data dalle linee su ferro sia la vicinanza al mercato milanese. Sempre nei primi del novecento viene destinato alla zona il nuovo Scalo Merci. Nuovamente, come per l'anello ferroviario, vi sono aspetti positivi e negati: se da un lato la grande sacca dello Scalo comporta il degrado e la congestione del tessuto circostante, allo stesso tempo garantisce posti lavoro. A partire dagli anni '70, tutta l'area è sottoposta a grandi cambiamenti, il processo di delocalizzazione dell'industria e la progressiva dismissione dello Scalo Merci, con la conseguente crisi del settore degli autotrasporti, portano alla liberazione di vaste aree all'interno del fitto tessuto urbano e al venir meno di risorse per il vivere per un ampio comparto di popolazione. Permangono, tuttavia, importanti attività (farmaceutica, telefonia e telecomunicazioni).



21 e 22. Fabbriche alla Bovisa



23. Dislocazione delle industrie nel quadrante nord-ovest di Milano al 1950



24. Dislocazione delle industrie nella zona di Bovisa al 1950

### **Bovisa e la politica urbanistica del Comune di Milano**

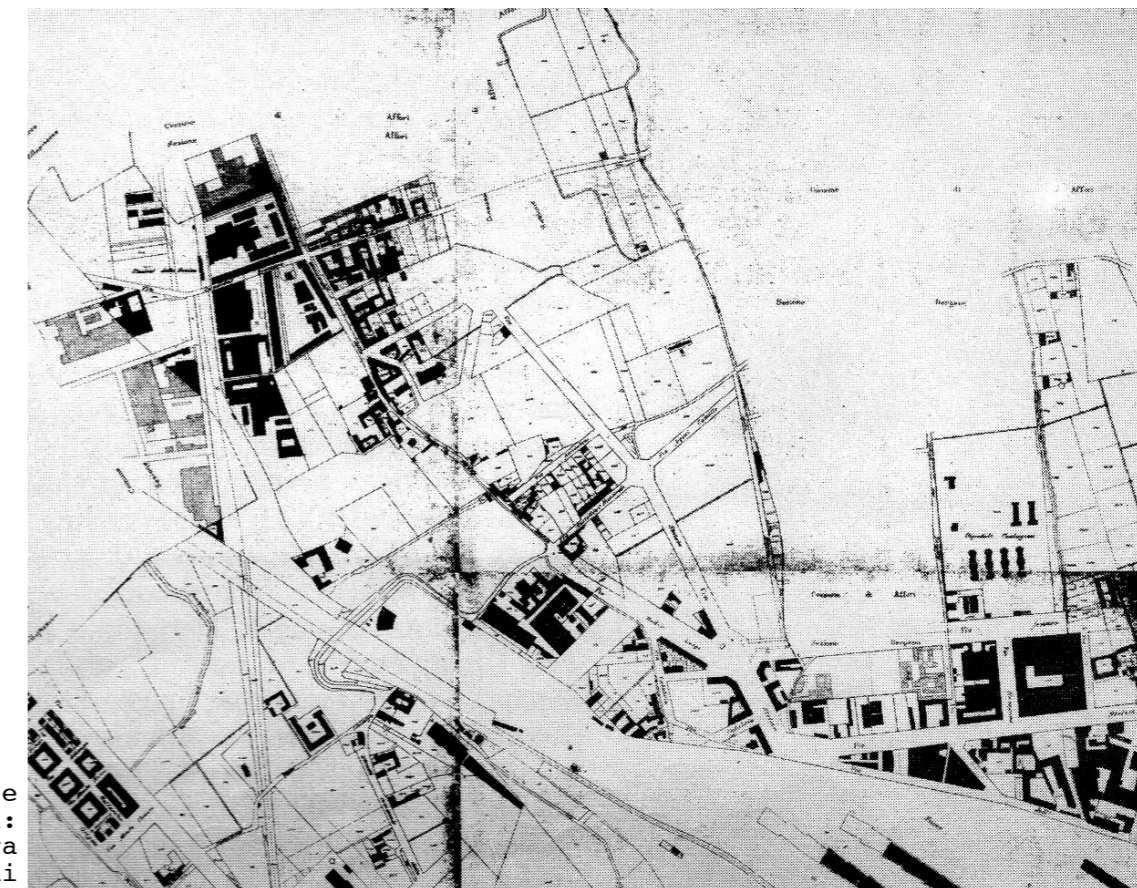
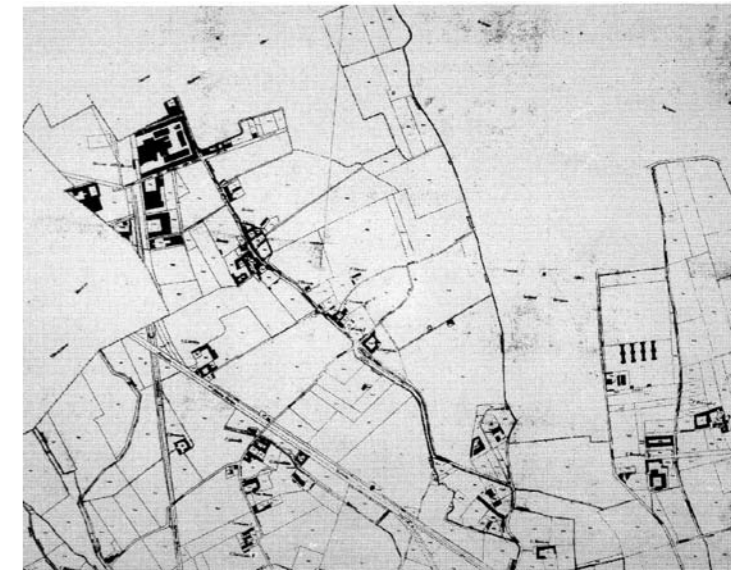
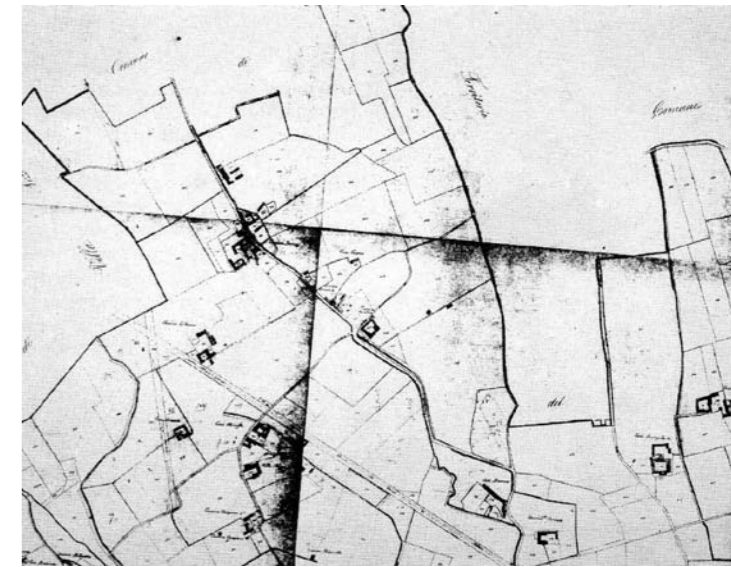
Il Comune di Milano riesce difficilmente e con scarsi risultati ad imporre un proprio disegno urbano in questa zona. Il costituirsi della trama insediativa viene infatti solo marginalmente influenzato dai vari Piani Regolatori poiché le scelte che maggiormente ne condizionano lo sviluppo sono quelle messe in atto dai vari soggetti aziendali che scelgono l'area per insediare i propri complessi produttivi. Nel 1884 il Piano Beruto prevede l'urbanizzazione di via Farini attraverso una serie di strade ad essa perpendicolari e parallele e una sistemazione delle zone a ridosso della ferrovia tramite geometrie di raccordo. Tuttavia il progetto berutiano, in questo caso, non è particolarmente lungimirante, i limiti del piano, infatti, coincidono con la circonvallazione di via Jenner, e, inoltre, non vengono né dettate regole per una futura espansione, né considerate le necessità funzionali della città. Tali mancanze permangono nei piani urbanistici successivi, il piano Maserà del 1912 e il piano Albertini del 1934. Il primo è strutturato secondo una visione radiocentrica che comporta una perdita di qualità via via che ci si allontana dal centro. Inoltre, a causa di forti pressioni da parte di privati vi è un'assenza di unitarietà tra le varie parti dell'intervento. Il piano Albertini, per primo, interessa concretamente la zona della Bovisa confrontandosi con le preesistenze. L'obiettivo del piano è assorbire gli insediamenti esterni al fine di inglobarli nel tessuto della città compatta e di stabilire un'armatura gerarchica delle strade. Tuttavia, il piano sottovaluta l'impatto che il mezzo privato avrebbe avuto sull'assetto viario urbano. Il cavalcavia Bacula è uno degli effetti devastanti dell'applicazione di tale metodo. Bisogna anche rilevare un debole tentativo di definire un policentrismo urbano attraverso l'ampliamento e la valorizzazione delle facciate di alcune strade, come nel caso di via

degli Imbriani, e la creazione di piazze ad ampio respiro come Piazzale Bausan.

### **Bovisa oggi**

I caratteri storici dell'area corrispondono all'antico tracciato della via Bovisasca, affiancato parallelamente dalla linea delle ferrovie Nord, allo stabilimento delle Officine del Gas all'interno del raccordo anulare ferroviario e alle tracce della diffusa presenza industriale. L'area è molto diversificata al suo interno componendosi di una zona a sud di via Jenner, già trasformata e ben integrata con attività legate al centro direzionale; dell'antico centro storico di Dergano, dove prevale il carattere residenziale misto a produzioni artigianali; della zona industriale di Bovisa e dell'area dei gasometri racchiusa dal recinto ferroviario. Bovisa ha vissuto un periodo di forte decadenza a partire dagli anni '80 quando, con il concludersi del processo di dismissione delle attività produttive, perse la sua identità di quartiere industriale. Negli ultimi vent'anni la situazione è molto cambiata, tutta l'area è pervasa da un forte dinamismo e da trasformazioni che riguardano tanto le vaste aree dismesse quanto il tessuto minuto dei piccoli magazzini e dei capannoni. Tra i promotori di tale cambiamento vi è il Politecnico che nel 1989 inizia a trasferire alcuni corsi nei capannoni della ex Fmb, per poi, qualche anno dopo, acquistare l'intero complesso e dare il via, nel 1997, alla nuova sede di Ingegneria nell'area a ridosso dei gasometri. Negli stessi anni anche la Facoltà di Architettura trova sede poco lontano, in via Durando, nel vecchio stabilimento ristrutturato della Ceretti & Tanfani. La presenza del Politecnico avvia un processo, che continua ancora oggi, di rivitalizzazione della zona, grazie anche a tutte quelle piccole attività di supporto alla vita universitaria. Il rifacimento della stazione, la

realizzazione del Passante ferroviario che collega Bovisa a Rogoredo, l'introduzione di servizi e attività di scala urbana, la nascita della nuova sede della Triennale, la continua espansione del Politecnico e la presenza dell'istituto di Ricerche farmacologiche Mario Negri sono tutti aspetti che garantiscono alla zona un'ampia variazione funzionale unita a un elevato grado di accessibilità.



25, 26, 27 . Bovisa e i Piani Regolatori: Beruto, Pavia-Masera e Albertini



### 1.3. Bovisa: topografia sociale, attività umane e relazioni urbane

L'attuale composizione sociale della Bovisa è frutto delle stratificazioni e dei mutamenti susseguitisi nel corso degli ultimi due secoli di storia milanese. Fino a metà del '800 predominava ancora la componente rurale: l'area era strutturata in complessi pluriazionali con tipologia a corte dove le famiglie contadine, parallelamente al lavoro nei campi, svilupparono la coltura del baco da seta. Tale attività veniva svolta all'interno degli stessi caseggiati rurali che potevano ospitare diverse famiglie. Dal 1860 in avanti, si assiste a un lento ma costante processo di industrializzazione con l'innesto crescente della componente operaia sul corpo rurale tradizionale dovuto alla sempre più insistente richiesta di manodopera da parte delle industrie che via via si stabiliscono nella zona. La Bovisa assume sempre più le caratteristiche di quartiere operaio. Anche grazie all'isolamento dato dall'essere delimitata da ferrovie, la zona mantiene un'atmosfera di paese e una forte coesione comunitaria. Il tessuto sociale è caratterizzato da una forte socialità, dalla tendenza alla politicizzazione e da stabilità geografica. Dagli inizi del '900 e per tutto il resto del secolo, la Bovisa è luogo d'approdo di continue onde immigratorie, inizialmente provenienti dalla campagna circostante, successivamente dall'Italia meridionale, seguite in anni più recenti da turchi, magrebini ed egiziani. La popolazione residente a Milano cresce costantemente fino agli anni '60/'70 del '900, corrispondenti all'apice dell'economia, arrivando a toccare 1 600 000 abitanti, dopodiché la tendenza si inverte registrando una perdita all'oggi di quasi 300 000 persone. La Bovisa segue lo stesso andamento rilevando un calo demografico del 10% nel decennio successivo al 1971, periodo in cui inizia la dismissione della grande industria. Tuttavia, bisogna notare che, nonostante le vicissitudini economico-produttive,

la zona mantiene sempre un elevato tasso di occupazione. I grandi cambiamenti che toccano il culmine negli anni '80 vedono uno sconvolgimento radicale della composizione sociale. Con la definitiva dismissione delle fabbriche, la Bovisa ha perso il carattere di periferia operaia lasciando spazio a funzioni diversificate come l'università, la ricerca e la cultura. Accanto a questi grandi poli attrattivi sono sorte spontaneamente attività secondarie come laboratori creativi, studi di architettura, design e grafica, piccole case di produzione e più in generale, spazi per gli artisti che trovano nei vecchi capannoni industriali una sede appropriata. Il quartiere, dopo una fase di degrado, sembra aver ritrovato oggi elementi per una nuova identità, mentre le tracce del passato permangono in alcuni recuperi di complessi che si dimostrano capaci di accogliere nuovi modi d'uso e una nuova vita. Come scrive lo studioso John Foot «invece che dalla migliaia di operai in tuta blu, le mattine della Bovisa cominciano ad essere popolate da centinaia di studenti universitari con i loro fasci di disegni e progetti»<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> J. Foot, Milano dopo il miracolo, Feltrinelli, Milano 2001, p.16.



28. Facciata del Politecnico lungo via Durando



29. Facciata della Triennale Bovisa



30. Movimento dei pendolari nella regione milanese



## 2. Gli spazi delle relazioni e le infrastrutture al servizio della mobilità

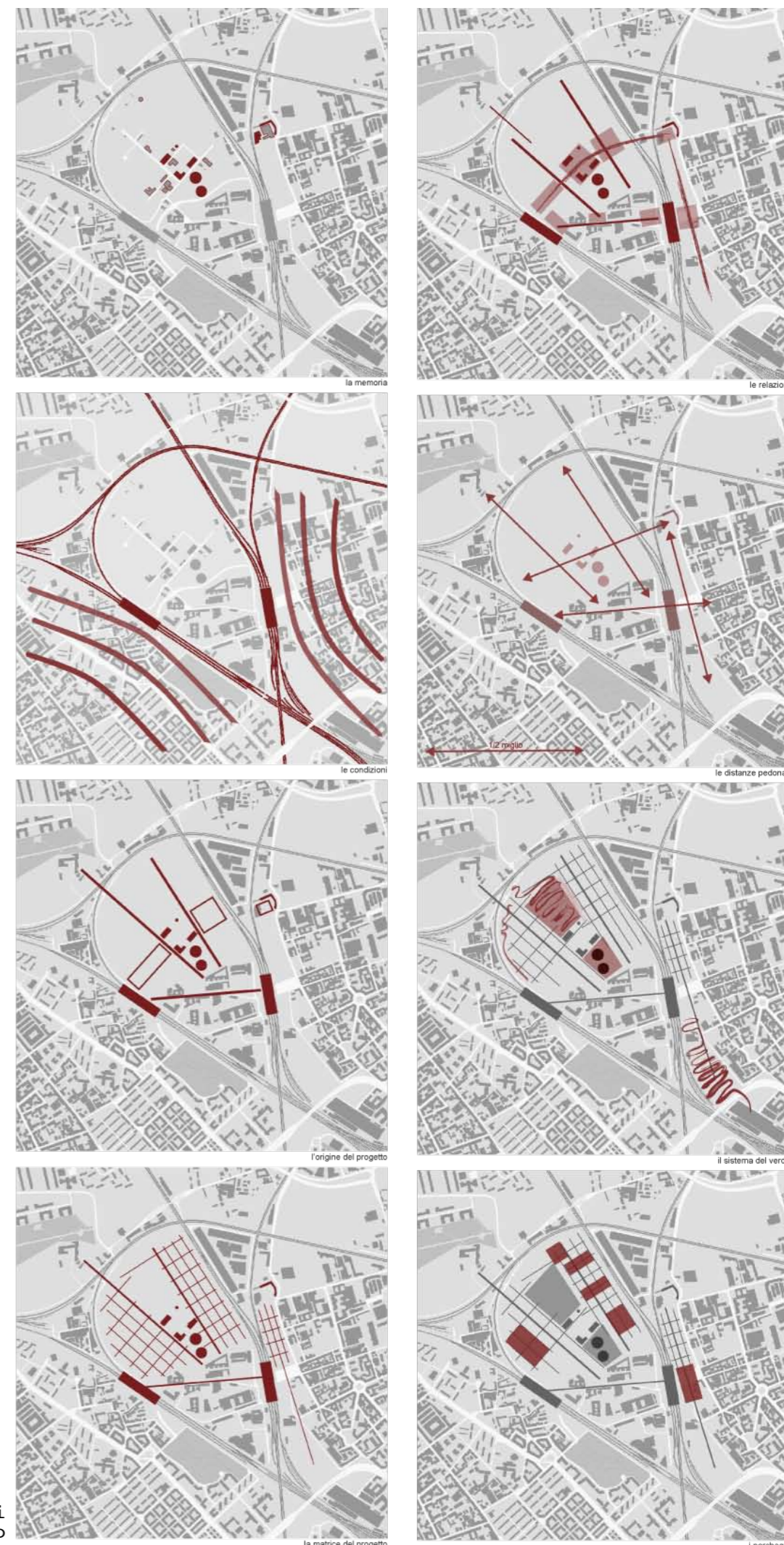
### Obiettivi e modalità del percorso progettuale

Bovisa, insieme agli scali ferroviari e alle aree Falck, rappresenta ancora un capitolo possibile della vicenda del recupero delle aree industriali che ha già avuto varie manifestazioni come nel caso di Bicocca, delle ex OEM e di Rubattino, che salvo rare eccezioni, in generale rappresentano delle occasioni mancate. Il lavoro progettuale, come quello analitico-interpretativo, ha interessato Bovisa nel quadro delle trasformazioni metropolitane al fine di cogliere le potenzialità offerte dal luogo e dalle sue relazioni (esistenti e possibili) con il contesto. Il progetto muove dal rovesciamento della pratica invalsa nell'urbanistica che attribuisce alle reti infrastrutturali un ruolo dominante nella composizione urbana e fa dipendere dall'accessibilità l'allocazione di funzioni lasciando, nel contempo, all'architettura dell'edificio il resto delle definizioni fisiche: un procedimento che toglie di mezzo il tema dei luoghi - caratteri dati dall'uso e dalle presenze e architetture - e dunque un anello fondamentale attraverso cui passa la conquista della qualità urbana. Il modo in cui, nel lavoro di tesi, si è affrontato il disegno urbano rifiuta questa logica deduttiva a favore di un serrato rapporto dialettico tra le varie scale della progettazione. Questo significa che le varie e complesse questioni connesse alla trasformazione di un contesto non sono separate ma trovano nell'obiettivo del "fare città" il loro motore e la loro verifica ultima. Il riassetto non è, perciò, primariamente dettato da un'armatura infrastrutturale ma da un'armatura relazionale (al cui servizio sono poste le infrastrutture) su cui prende corpo un sistema di luoghi dotati di qualità urbana. Luoghi complessi, intessuti di interferenze e di presenze variegate, coinvolti dai vari modi di abitare

e di relazionarsi propri dei contesti metropolitani. In questa logica per ogni parte di città vanno garantiti i servizi primari ma è altrettanto importante che offra anche attività che attraggano persone da altre zone creando una circolazione e un rapporto fecondo tra i quartieri. È questa dell'integrazione e dell'interconnessione la strada per combattere la tendenza in atto alle gated communities, una tendenza distruttiva della qualità urbana. Da qui la centralità data nel progetto alla centralità dell'integrazione tra le parti urbane e alla sinergia tra le attività insediate. A questo cerca di rispondere la tavola che ha per titolo Gli spazi delle relazioni e le infrastrutture al servizio della mobilità.

### Potenzialità e limiti dell'area: isolamento e connessioni

L'area interessata dal progetto di disegno urbano si colloca all'interno dell'ansa del sistema ferroviario che da fine '800 isola questa zona dal resto del tessuto urbano conferendogli un carattere di corpo estraneo rispetto alla città. Questa condizione di isolamento, che ha favorito la concentrazione nell'area di attività quasi esclusivamente produttive prive di qualità urbana, può rovesciarsi in un fattore qualitativo se la limitazione della pervasività del mezzo privato viene opportunamente impiegata. Ovviamente ciò è possibile per il fatto che l'area è comunque caratterizzata da un'elevata accessibilità a livello metropolitano, mentre l'accerchiamento ferroviario può favorire la scelta di connessioni con le aree confinanti che abbiano un carattere vitale. In questa chiave, il progetto punta a rafforzare i 'ponti' ciclopedonali: a nord ovest, verso Quarto Oggiaro; a sud, verso il centro di Milano dando forza alla continuità del verde lungo l'asse Farini e Garibaldi. Ma non meno importanti sono i 'ponti' connessi alle stazioni ferroviarie di Villapizzone e di Bovisa a loro volta interconnesse da un boulevard di nuova realizzazione.





### Preesistenze industriali

I reperti industriali possono acquisire oggi il valore e il ruolo di monumenti. Fra quelli che punteggiavano la zona, emergono i complessi degli ex Gasometri e della Fratelli Livellara. Il progetto li elegge a capisaldi del disegno urbano. Ma un ruolo non meno significativo nell'articolazione e configurazione degli spazi è assegnato ad alcuni organismi appartenenti al vecchio stabilimento del gas.

### Sistema del verde

L'area della "goccia" insieme allo Scalo Farini, si candida ad essere un tramite, oggi mancante, tra il sistema del verde periferico ed il centro di Milano. A nord, infatti, vi è il grande parco Franco Verga realizzato da EuroMilano, mentre a sud, tangente all'area dello Scalo, vi è il Cimitero Monumentale che può rappresentare un tramite diretto verso il centro cittadino ed il Parco Sempione. Se realizzato, questo canale verde permetterebbe di collegare, in tempi rapidi, Quarto Oggiaro al Duomo.

### Economie esterne ed interne

Nel corso degli ultimi vent'anni la zona di Bovisa ha visto una fase di rinascita dovuta non tanto a interventi programmati quanto a iniziative sia pubbliche che private che hanno trovato in quest'area spazi fecondi allo sviluppo delle loro attività. E' infatti proprio la grande disponibilità di spazi unita all'elevata accessibilità che ha portato l'innesto di diverse attività di ricerca e di cultura come l'istituto Mario Negri, la Triennale e soprattutto l'università. Parallelamente, nell'area, si sono sviluppate numerose attività più minute - bar, bistrot, book store, copisterie, laboratori, spazi artistici, culturali e altro ancora - che mettono a frutto le economie esterne create da tali poli attrattivi. Ma anche la residenza svolge un ruolo di primo piano nella definizione dei caratteri della zona.

Il quadro attuale vede forti squilibri tra le presenze diurne-notturne, feriali-festive in quanto vi è una grande quantità di persone che frequenta sia l'università che i centri culturali durante gli orari diurni, mentre nelle ore serali (e notturne) la zona o è deserta o assume il carattere di un dormitorio. Le proposte sulla dislocazione delle attività formulate nel progetto puntano a creare sinergie ed interferenze tra i vari elementi al fine di garantire una vitalità degli spazi pubblici e, insieme, la loro sicurezza.

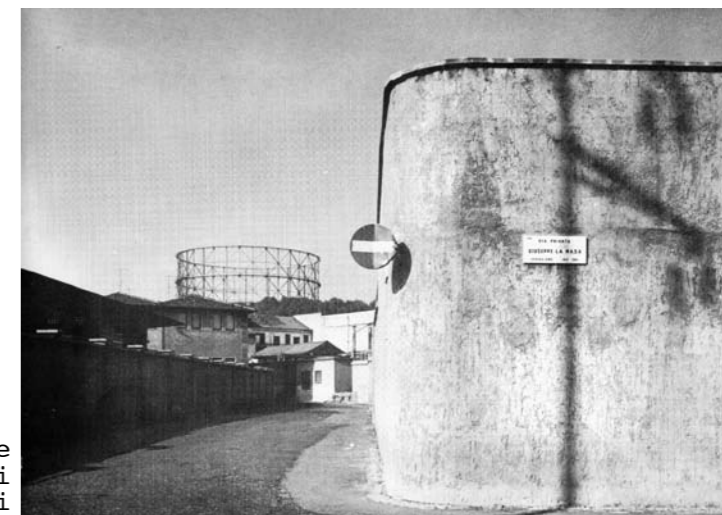
### Accessibilità

L'area vede la presenza delle stazioni ferroviarie di Villapizzone a ovest e di Bovisa a est, entrambe interessate dal passante. La prima si colloca lungo il tracciato che collega Milano Porta Garibaldi a Varese e Novara ma anche Bergamo, Voghera e Piacenza. La seconda appartiene al tracciato delle Ferrovie Nord che proprio nella stazione di Bovisa si divide per connettere da un lato Saronno, Varese e Malpensa, dall'altro Erba. Tale sistema garantisce all'area un'ottima accessibilità di tipo cittadino, regionale e nazionale ma anche internazionale data dalla diretta connessione con l'aeroporto di Malpensa. Inoltre, la zona è ben servita da una rete di trasporti pubblici di superficie: il tram numero 2, i filobus 90, 91, 92, l'autobus 82. Il quadro dei trasporti pubblici si completa con l'apporto dato della linea 3 della metropolitana con la fermata a Dergano/Affori. Quanto all'accessibilità viabilistica, essa è garantita da una nuova strada che collega via Mac Mahon alla strada interquartiere in previsione, scambiando solo in due punti con una viabilità secondaria che serve l'area più direttamente interessata dalla trasformazione. Ciò comporta la realizzazione di un nuovo cavalcavia a sud che si innesta su via Ardissona in sostituzione dell'attuale sottopassaggio di Villapizzone.

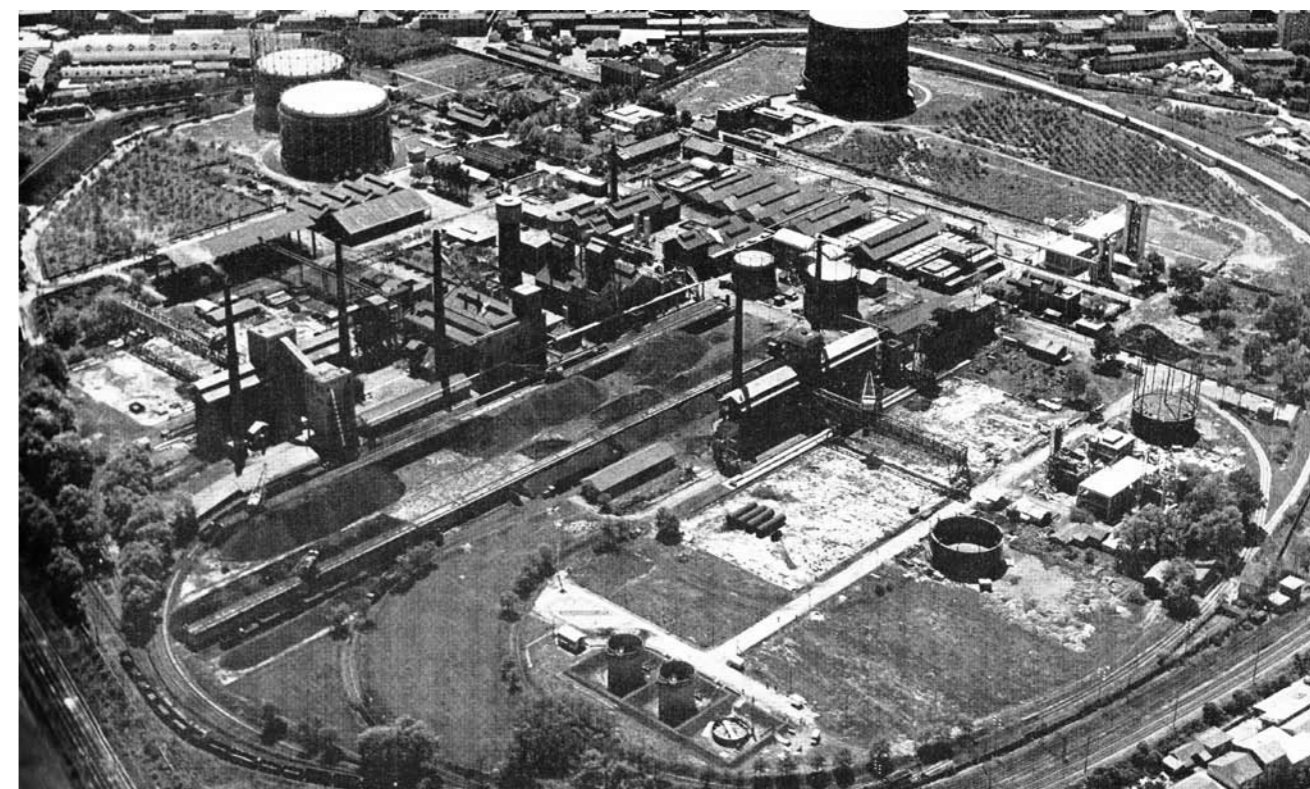
Per il resto il nuovo tracciato limita al minimo l'impatto con l'area interna alla "goccia" in quanto si appoggia alla barriera della ferrovia esistente. Allo stesso tempo, per la viabilità interna al nuovo quartiere, si punta sulla moderazione del traffico in una logica di equilibrio tra moto e quiete e tra spazi relazionali a livello locale e a livello urbano e metropolitano.



32 . La ferrovia a Bovisa



33, 34 . Bovisa e l'area degli ex Gasometri



### 3. Il disegno urbano

#### 3.1. I principi

Siamo diventati molto poveri  
di esperienza della soglia  
Walter Benjamin

Il processo che porta alla definizione delle trasformazioni della città e del paesaggio vede dei modi consolidati in cui, in una netta divisione di compiti, l'ingegneria dei trasporti e le scelte sulle attività insediabili intervengono a condizionare fortemente sia i modi d'uso che i caratteri fisici e architettonici dei luoghi. Allo stesso tempo l'architettura dell'edificio appare per lo più svincolata dal problema di configurare luoghi e paesaggi ospitali e dotati di bellezza. Tanto nelle aree centrali delle città quanto nelle periferie urbane e metropolitane imperversano costruzioni impenetrabili allo sguardo, o addirittura respingenti, come gli immensi palazzi di vetro. L'architettura moderna sembra aver rimosso il problema un tempo centrale come quello del rapporto tra esterno e interno. Si pensi ad esempio al caso della finestra: mentre nell'architettura classica questa consentiva un dialogo tra lo spazio pubblico e le mura domestiche, nell'architettura contemporanea prevalgono gli involucri sigillati come se si trattasse di sculture (peraltro risolte in una ricerca formalistica della stravaganza, della forma intesa a fare colpo invece che a interpretare/trasmettere il senso dell'abitare e del convivere). L'architettura si fa piuttosto espressione della caduta e dell'impoverimento dei rapporti di prossimità. La continua ricerca di soluzioni originali ha portato allo svilimento dell'architettura a mera pubblicità. Nell'era della globalizzazione l'edificio risulta essere svincolato dal luogo in cui è inserito mentre mira a cercare una visibilità mediatica. La rinascita della città non può invece che passare dalla riaffermazione della centralità dello spazio delle

relazioni, intese con riferimento sia alle attività sia agli edifici. In questa prospettiva il disegno urbano può contare sugli insegnamenti del passato, declinandoli secondo le esigenze del mondo attuale. La re-interpretazione di elementi come il portico, il chiostro, i capisaldi, la soglia e il ritmo – e così la combinazione e la contaminazione tra queste varie figure – può portare alla creazione di luoghi ricchi di senso.

#### La soglia

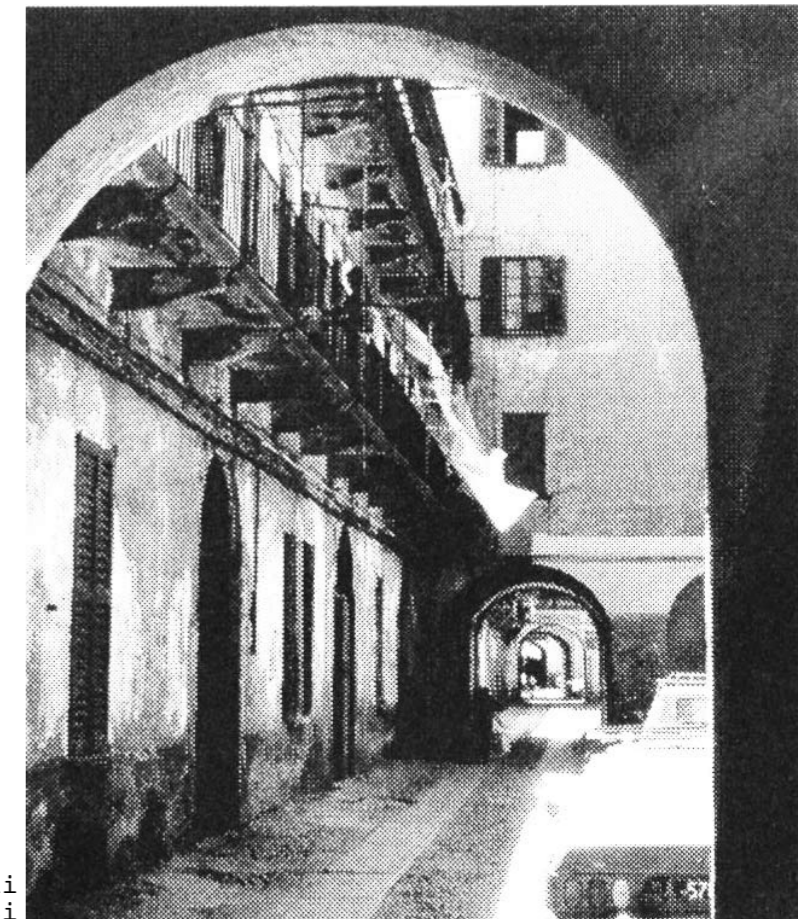
Il concetto di soglia non è riconducibile ad un elemento unico e definito. Esso può declinarsi in un portico come in un cambio di pavimentazione o in un filare d'alberi. La sua caratteristica è di essere uno spazio di tensioni contrastanti: la soglia è, allo stesso tempo, un luogo di connessione e di disgiunzione, dove moto e quiete possono essere accostati; è un filtro che genera curiosità e sorpresa; è lo spazio in cui pubblico e privato, interno ed esterno, aperto e chiuso si saldano. La soglia è un elemento intermedio che segna la fine e l'inizio e si caratterizza nell'attesa dell'evento (che ha il suo tratto culminante nella socialità). È grazie a un sistema di soglie che lo spazio aperto può diventare complesso, ponendosi come un intreccio di scorci e prospettive. La figura della soglia offre la possibilità di un'esperienza multipla e dà luogo alla compresenza di differenti potenzialità dello spazio, ossia di luoghi unitari ma allo stesso tempo molteplici.



35. Annunciazione



36. Annunciazione



37. Cortili  
milanesi

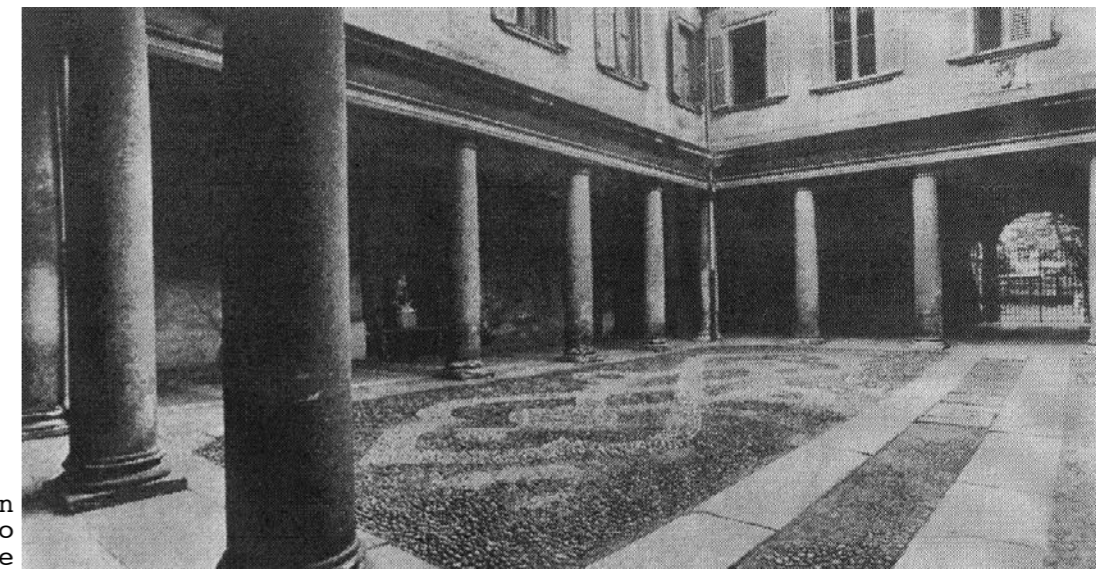


### Il tipo, la strada e il portico

La scelta delle tipologie edilizie muove dal tema della spazialità; tema che implica il rapporto tra spazio interno e spazio esterno, fra pubblico e privato. Ancora una volta viene ribadita la centralità del tema relazionale. La questione riguarda la necessità di trovare un equilibrio tra privato e pubblico e una loro integrazione in quanto le due realtà vivono di un reciproco nutrimento. Il tipo edilizio concorre a definire il carattere della strada. Un esempio emblematico è rappresentato dal caso di Milano. Il nucleo storico della città è tutt'ora caratterizzato dalla presenza di due tipi edilizi differenti. Il primo che, con lo sviluppo del lotto in profondità, privilegia l'affaccio su strada; il secondo che vedeva l'edificio svilupparsi attorno a una corte interna (con influenze dall'impluvium romano). È significativo come, per la residenza aristocratica, a partire dal '400 sia intervenuto un processo di trasformazione dei tessuti, con una sostituzione del secondo tipo al primo, attraverso l'aggregazione di più lotti. Il risultato influenza anche i caratteri della strada, che non si presenta più come un corridoio ma acquisisce una varietà di scenari dati dal continuo susseguirsi di interni aperti e permeabili allo sguardo. Anche l'elemento del portico ha un ruolo primario nell'arricchire lo spazio pubblico della strada. Esso è un dono che la proprietà fa alla città in favore di una qualità di vita urbana superiore. Il porticato assolve, infatti, varie funzioni: lega interno ed esterno, pubblico e privato; restituisce un senso di ospitalità; fornisce un ritmo commisurato al passo del viandante e, specialmente nei casi in cui è addossato ad un fronte chiuso, accompagna il percorso.

### Il ritmo

Moto e quiete sono entrambi regolati e scanditi da una metrica da cui si genera il ritmo. Il ritmo, per essere armonioso, deve essere legato, da un lato, alle misure del corpo dell'uomo e, dall'altro, ai modi dell'andare e dello stare. Lo sguardo del viandante deve essere guidato, accompagnato e confortato attraverso la ritmicità e le varie esperienze spaziali, garantendo sempre l'equilibrio tra attesa e sorpresa. Il ritmo coopera a configurare le qualità precipue di uno spazio urbano ospitale: la sua capacità è sia di fermare lo spazio - andando a creare momenti di pausa, sospensioni contemplative - sia di accelerarlo conferendogli dinamismo.



38. Vista di un cortile interno milanese



39. Piazza SS Annunziata, Firenze



40. Piazza del Popolo, Ascoli

### 3.2. La metodologia progettuale

Il progetto nasce dalla volontà di fornire risposte alle questioni poste dall'analisi dei limiti e di valorizzare le potenzialità attraverso l'articolazione degli strumenti del disegno urbano sopra citati. Come insegna Kevin Lynch, chiarezza e leggibilità del disegno urbano, ottenute grazie a punti di riferimento che orientino il viandante, sono caratteristiche essenziali del progetto. Da qui l'importanza attribuita ai luoghi di accoglienza per chi arriva dall'esterno, ai luoghi di sosta, all'evidenza dei tramiti di connessione, alla presenza di emergenze architettoniche, agli spazi verdi e ai margini di delimitazione. Il progetto si basa sulla compresenza di differenti trame gerarchiche, nell'intento di dar vita a una complessità di relazioni che favoriscano la socialità. Il riassetto si struttura attraverso una continua successione di piazze e di connessioni, che rispondono alle tensioni esistenti. Il disegno urbano, infatti, è qui inteso come architettura dei luoghi, ossia di tutti quegli spazi aperti ad uso della comunità caratterizzati dalla presenza di relazioni sociali. L'architettura degli edifici risponde, per prima cosa, a tali esigenze.

#### I cardini del progetto

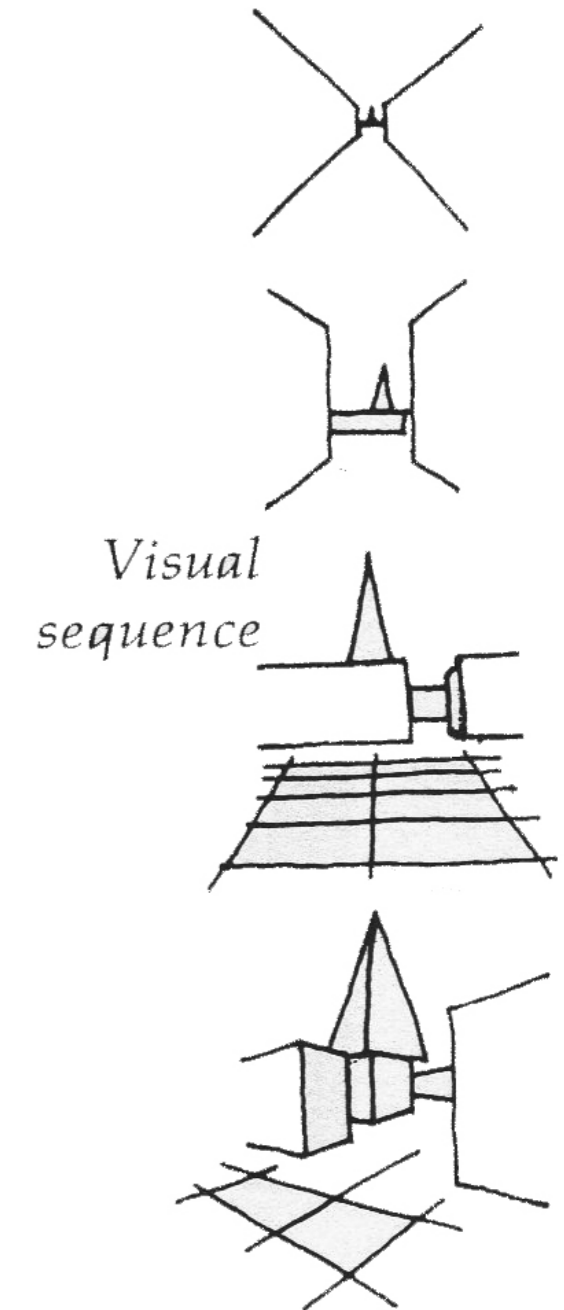
La definizione dei cardini del progetto nasce dall'interazione tra la tensione data dalla continuità del verde e la presenza di archeologie industriali. Il progetto trova in questi elementi dei caposaldi e li interpreta dando luogo a delle figure dello spazio aperto. Per tale ragione è un progetto insieme di fondazione e di recupero. La Livellara è vista come un caposaldo esterno e, oltre a raddoppiare il sistema delle connessioni con la parte di Bovisa, concorre a vitalizzare la parte di edificato lungo l'asse della ferrovia. Il fulcro centrale dell'intervento è, perciò, rappresentato dalla radura dei due gasometri unita alla piazze delle preesistenze.

Tale spazio riveste il ruolo di cerniera tra figure differenti, oltre a costituire una pausa all'interno dell'asse verde, a sud, intercetta il percorso di connessione tra le stazioni; a ovest, è delimitato dall'asse preesistente che stabilisce l'orientamento della maglia di questa parte di intervento; a est, un secondo asse divergente al primo e parallelo alla linea ferroviaria, comprime lo spazio e diventa spina dorsale di questa zona maggiormente legata al quartiere di Bovisa. La grande piazza delle preesistenze è collegata a est a quella dell'università, e a ovest alla piazza di Villapizzone. I margini sono definiti dagli edifici di archeologia industriale recuperati e da un nuovo organismo: il grande teatro/aula civica posizionato a cerniera tra la piazza centrale e lo spazio aperto dell'università. Inoltre, la piazza disegnata da queste presenze rappresenta un momento di pausa all'interno del sistema del verde che a nord si apre nell'ampio parco centrale e a sud è racchiuso nella radura dei gasometri.

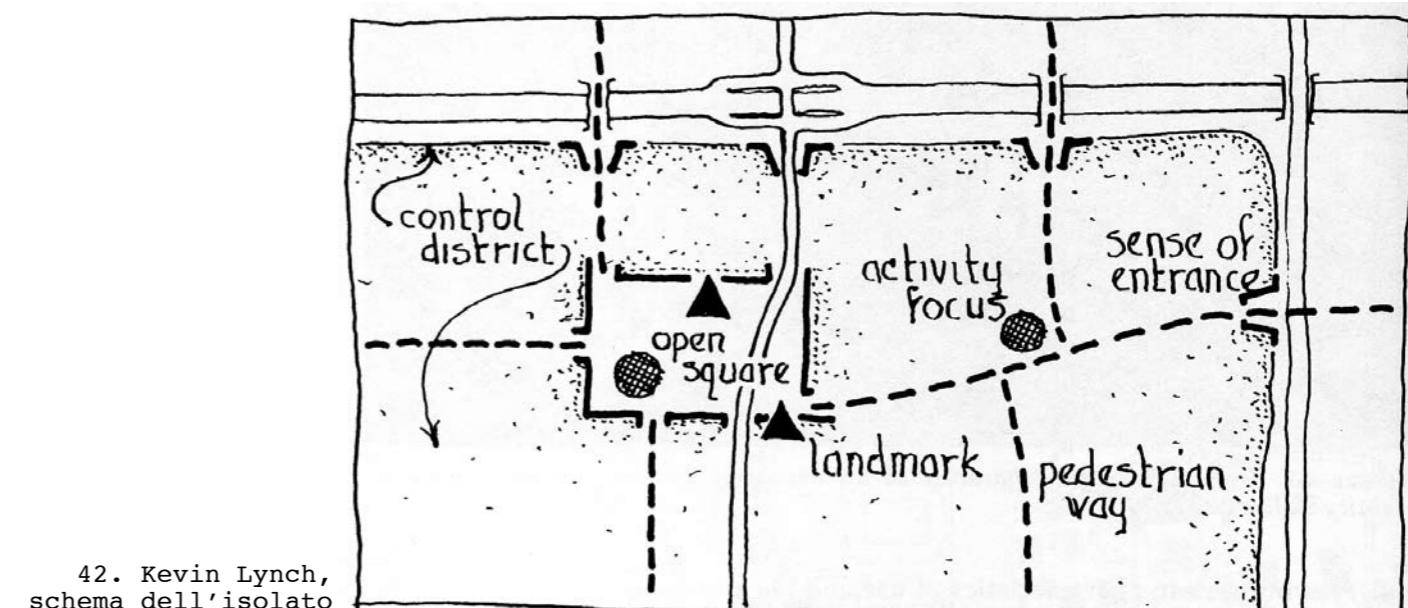
#### Le stazioni e i percorsi

Il percorso tra le due stazioni nasce dalla necessità di connettere i due punti di accesso all'area rappresentati dalle stazioni di Villapizzone e di Bovisa unita alla volontà di restituire un asse forte sul quale si affacciano i vari edifici esistenti che, nella situazione attuale, dialogano poco, se non per niente, tra di loro e con la zona a est della ferrovia. La stazione di Bovisa, ricostruita agli inizi degli anni '90, rappresenta un'occasione per connettere l'interno e l'esterno dell'area della "goccia". Si prevede, infatti, di metter a frutto la sua caratteristica di edificio bifronte collegando le due piattaforme sopraelevate esistenti con altrettante piazze, una a est e una a ovest, attraverso edifici ponte che permettono lo scavalco del dislivello. A sua volta, la piazza lungo la via Bovisasca costituisce un nuovo

centro di relazioni per il quartiere essendo sia tramite per il collegamento con la Facoltà di Architettura di via Durando sia porta del sistema ciclopedonale che, immerso nel verde, ha origine dal parco Sempione e trova in questo punto una soglia per continuare all'interno dell'area e oltre. Gli assi divergenti organizzano l'andamento dell'edificato rispettivamente a est e a ovest, delimitando, entrambi, i confini del parco centrale e della residenza che vi si affaccia. Questi segni forti all'interno del disegno vengono arricchiti da percorsi paralleli e perpendicolari e da piazze che via via moltiplicano le possibilità del percorso. Inoltre, l'asse a ovest prosegue il suo tracciato scavalcando il limite della ferrovia a nord connettendo l'area del grande parco Franco Verga, e più in generale Quarto Oggiaro, alla "goccia". Alle preesistenze, che, come abbiamo detto, definiscono la grande piazza centrale, viene collegato l'edificio della Livellara tramite un percorso in quota. Gli edifici storici vengono, così, rifunzionalizzati con usi che possano garantire sia servizi utili alla vitalità delle piazze sia una fruizione il più possibile distribuita sull'arco della giornata.



41. Kevin Lynch, sequenza visuale



42. Kevin Lynch, schema dell'isolato



## L'università

Le nuove funzioni insediate nell'area di progetto sono strettamente legate alle necessità e potenzialità del contesto. Viene, infatti, previsto un ampliamento del sistema universitario attraverso un grande edificio di due piani attraversato in lunghezza da una galleria. Tale percorso permette di connettere la piazza dell'università al resto degli edifici ora esistenti e alla piazza della stazione, rappresentando l'ingresso al nuovo sistema universitario. Questa architettura è debitrice sia dei grandi progetti di Sert per la Cidade dos motores sia dell'ospedale di Venezia di Le Corbusier. Entrambi gli esempi sembrano racchiudere negli edifici i caratteri tipici della città, i percorsi interni, infatti, sono articolati e resi più interessanti da inaspettati spazi che si aprono a formare piccoli chioschi sia aperti sia coperti. Verso nord l'edificio ingloba lo spazio aperto della piazza attraverso un quadriportico che ne segna i confini. Il portico, altro elemento ricorrente nel progetto, acquisisce qui grande importanza presentandosi libero da edifici che lo contengano per due lati del quadrato. Lungo uno di questi tratti, il portico intercetta l'edificio teatrale che interferisce con l'agorà disegnata dal portico.

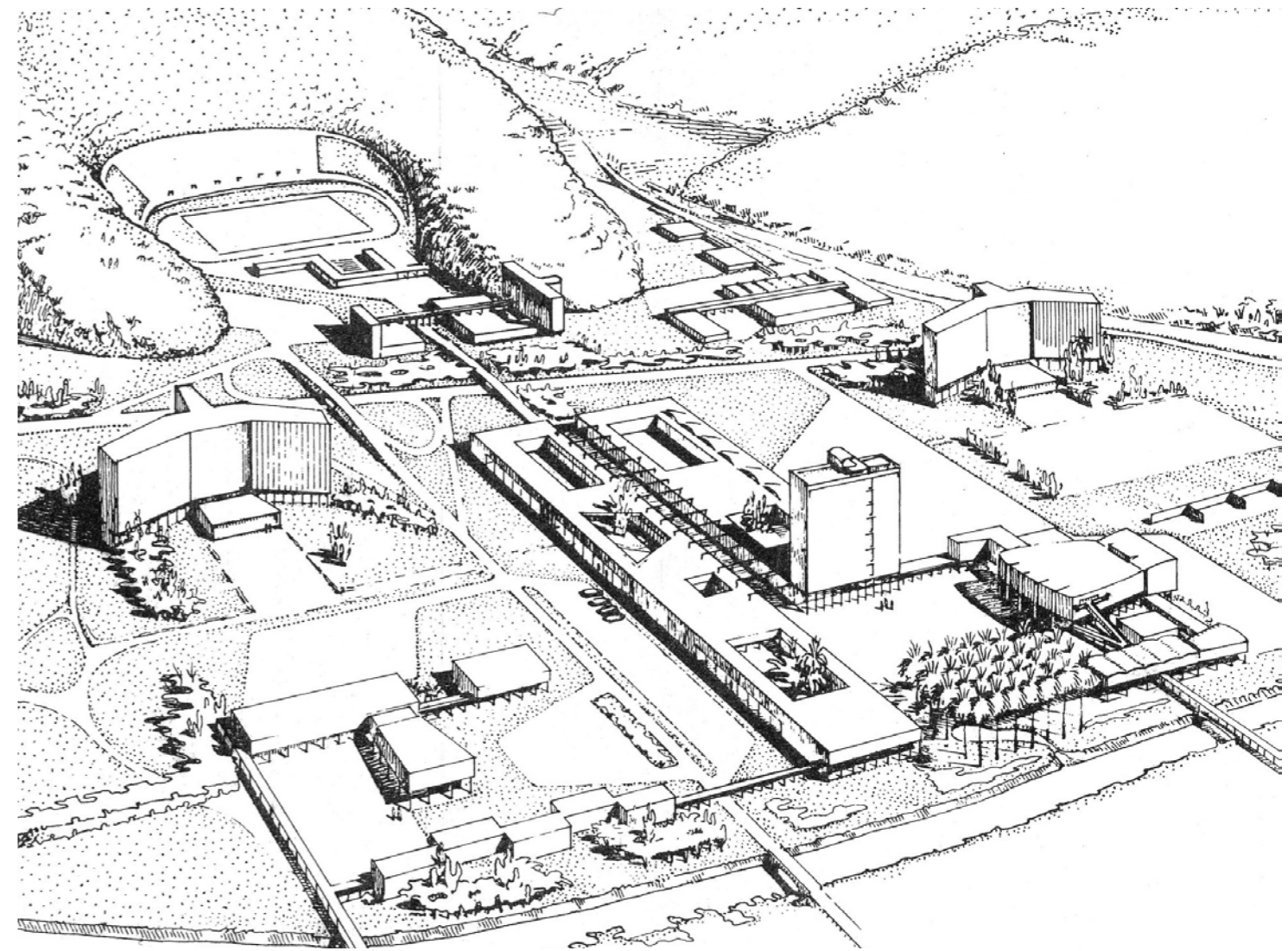
### Il teatro e l'aula civica

L'edificio del teatro e dell'aula civica rappresenta la chiave di volta nel rapporto tra la piazza centrale e lo spazio aperto antistante l'università. È un edificio bifronte, mentre la facciata laterale verso nord costituisce il fondale del sistema dei giardini laterale al parco, e la galleria che lo attraversa articola ed arricchisce l'insieme delle parti. La presenza di due fronti opposti, rappresentando le entrate alle varie funzioni, partecipano rispettivamente a vitalizzare sia la piazza definita dalle preesistenze sia quella dell'università. L'ingresso al teatro e all'aula civica è situato sulla piazza centrale

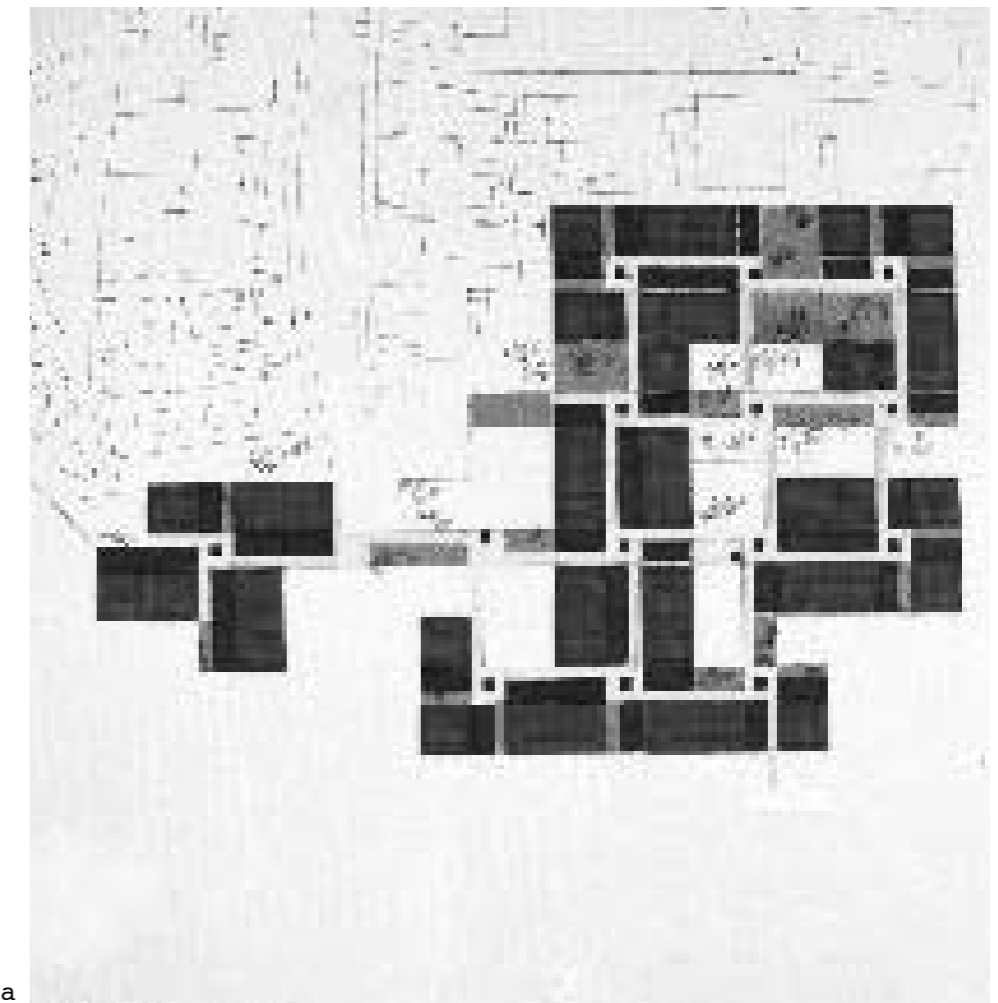
mentre l'accesso alle sale conferenza e all'aula magna dell'università avvengono dal lato opposto. Il piano terra dell'edificio è, quindi, interamente occupato dai due atrî e relativi servizi alla clientela. Lo spazio dell'aula civica è illuminato da luce zenitale garantita da un copertura a shed. La galleria a tutt'altezza attraversa l'edificio trasversalmente e garantisce la continuità dell'asse est e del portico appartenente al quadrilatero della piazza dell'università. Essa si compone di spazi commerciali al piede e percorsi espositivi ai piani più alti. Lo spazio teatrale vero e proprio è collocato al piano interrato e può contenere 500 persone. L'aula civica si compone di un ampio locale al primo piano, che all'occorrenza può diventare l'aula magna dell'università, e di spazi minori che si affacciano sia sulla galleria interna che sulla piazza dell'università, adatti ad ospitare esposizioni temporanee. Il belvedere al primo piano, unito a trasparenze e svuotamenti del volume, concorre a rendere tale architettura una "macchina" per guardare.

### Il polo culturale

Un'altra emergenza funzionale è rappresentata dal nuovo polo culturale composto dagli esistenti spazi artistico-culturali, quali la Triennale e Base B, a cui il progetto affianca un grande museo d'arte con collezioni permanenti e temporanee. Quest'ultimo edificio si compone di due parti collegate da una galleria in quota: la prima si sviluppa lungo l'asse ovest, costeggiando lo spazio aperto dei gasometri, e si rapporta con la facciata longitudinale dell'università adottando un medesimo ritmo e linguaggio; la seconda si sviluppa perpendicolarmente alla prima e dialoga maggiormente con la stazione di Villapizzone e il suo intorno. L'interno di tale edificio è caratterizzato da ampi spazi a tutt'altezza affiancati da sale minori. Il percorso si articola in maniera organica a seconda degli ambienti.



43. Josep Sert,  
Cidade dos motores



44. Le Corbusier,  
Ospedale di Venezia

### La residenza

La residenza occupa una parte rilevante all'interno del progetto. Le due parti residenziali sono separate dal grande parco centrale, entrambe sono strutturate su di una maglia di 60 x 44 metri che da un lato è orientata secondo l'andamento dell'asse est parallelo alla ferrovia e dall'altra secondo l'asse ovest. La tipologia degli edifici corrispondente al tipo semiaperto. Le corti interne, trattate con piccoli giardini permeabili allo sguardo, e gli ampi viali alberati restituiscono quell'idea di quartiere come luogo dello spazio pubblico e delle relazioni cara a Cerdà. Tutte le funzioni necessarie agli abitanti come la scuola, l'asilo, il centro sportivo, il centro civico e molte altre sono state dislocate in punti strategici allo scopo di creare interazione sia tra i vari fruitori della zona sia tra le molte attività presenti. Il tema relazionale assume varie declinazioni all'interno del progetto, esiste uno spazio più pubblico e uno più privato e tra queste due polarità esiste una gamma di variazioni. La scelta di tipologie che privilegiano le spazialità semiaperte, che diventano anche matrici dello spazio urbano, corrisponde alla volontà di restituire una permeabilità fisica e visiva. Tale caratteristica favorisce il convivere tra gli spazi della residenza ai piani superiori e quelli del commercio minuto, dell'artigianato e del terziario alla base dell'edificio andando a creare al suolo una rete di relazioni.

### Il verde

Il tema del verde, molto presente all'interno dell'intervento, è declinato in varie forme a seconda delle necessità progettuali. I viali alberati sono formati da essenze arboree come il tiglio che, come è noto, presenta una chioma regolare e fitta, un'altezza di 25/30 metri, un'ottima longevità e un'elevata tolleranza agli agenti inquinanti. Lungo tutto l'asse che costeggia il parco ad ovest vi è, invece, un filare di

pioppi cipressini che, con la loro chioma ascendente e regolare ed un sesto d'impianto di 5/6 metri, concorre ad arricchire il ritmo dato dalla scansione delle torri e del portico antistante. Il principio che maggiormente ha guidato la progettazione del verde è la volontà di assicurare una stretta connessione sia con l'abitato residenziale sia con gli edifici pubblici così da dar vita a uno spazio vissuto e presidiato. Il grande parco è, infatti, delimitato per due lati da edifici residenziali e a nord, verso la ferrovia, dall'edificio della scuola e della palestra. La radura centrale è inoltre affiancata a est da una fascia di giardini maggiormente articolati che hanno funzione di filtro tra lo spazio pubblico e quello privato della residenza.

### La viabilità

All'interno dell'area viene garantita l'accessibilità da parte del mezzo privato ma viene posizionata lungo i margini e non penetra nell'abitato. Il progetto prevede una serie di accessi a parcheggi sotterranei in diversi punti dell'anello stradale sempre posti lungo il perimetro. Lo scopo è di considerare l'interno della zona di progetto come fosse un centro storico pedonale chiuso al traffico.



45. Complesso universitario stone Sunny, porticato



46. Complesso universitario stone Sunny, entrata



47. Magazzini Gum, galleria



48. Pinon y Viaplana, piazza della stazione di Sants

#### 4. Bibliografia

A.A., GA Architect 14, Renzo Piano Building Workshop, A.D.A. Edita, Tokio 1997.

A.A., Architettura & Musica, Renzo Piano Building Workshop, Edizioni Lybra Immagine, Milano 2002.

M. P. Belski, S. Montrucoli, Milano da posta per cavalli a città regione, Marna, Lecco 2002.

W. Benjamin, Immagini di città, Einaudi, Torino (1971) 1980.

W. Boesiger, Le Corbusier, Zanichelli, Bologna 1977.

G. Cerami, Il giardino e la città, Il progetto del parco urbano in Europa, Laterza, Roma 1996.

G. Ciucci, Giuseppe Terragni 1904-1943, Electa, Milano 2003.

F. Cognetti, Bovisa in una goccia, Nuovi equilibri per un quartiere in trasformazione, Polipress, Milano 2007.

G. Consonni, G. Tonon, La terra degli ossimori. Caratteri del territorio e del paesaggio della Lombardia contemporanea, in Aa. Vv., Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. La Lombardia, a cura di D. Bigazzi, M. Meriggi, Einaudi, Torino 2001.

G. Consonni, La difficile arte, Fare città nell'era della metropoli, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna 2008.

G. Consonni, L'internità dell'esterno, Scritti sull'abitare e il costruire, 3a ed. Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna 2009.

G. Consonni, L'urbanità come risorsa, Progetto per le aree Falck a Sesto San Giovanni, Mimesis Edizioni, Milano - Udine 2010.

G. Denti, A. Mauri, Milano, l'ambiente, il territorio, la città, Alinea Editrice, Firenze 2000.

M. Dudec, Architecture of Schools, Architectural Press, Oxford, 2003, p.23

B. Edwards, University Architecture, Spon Press, Londra 2000.

G. Fiorese, M. Deimichei, MZ7: Milano zona sette Bovisa, Dergano, Arti Grafiche Leva AeG, Sesto San Giovanni 1984.

J. Foot, Milano dopo il miracolo, Biografia di una città, Feltrinelli, Milano 2003.

S. Giedion, Walter Gropius, Crès, Parigi 1931.

V. Gregotti, G. Marzani, Luigi Figini e Gino Pollini, Electa, Milano 1996, p.330 ecc.

J. Jacobs, Vita e morte delle grandi città, Saggio sulle metropoli americane, 3a ed. G. Einaudi editore, Torino 2009.

A. Lambertini, Fare parchi urbani, Etiche ed estetiche del progetto contemporaneo in Europa, University Press, Firenze 2006.

S. Lombardo, Asili nido e scuola materna, Dario Flaccovio Editore, Palermo 1994.

K. Lynch, Site Planning, Second Edition, The M.I.T. Press, Cambridge, 1972.

C. Montella, Mies van der Rohe e il teatro del novecento, Electa, Napoli 2007, p.82-113.

E. Mumford, H. Sarkis, Josep Lluís Sert: the Architect of Urban Design, 1953-1969, Yale University Press, London 2008.

M. Narpozzi, Teatri, architetture 1980-2005, Motta Architettura, Milano, 2006.

W. Nerdinger, Walter Gropius Opera Completa, Electa, Milano 1988, p.113-231.

G. Oggioni, Urbanistica Quaderni: Milano verso il piano. Descrizioni e interpretazioni del territorio milanese, Atena, Roma 2006.

A. Petrilli, Il testamento di Le Corbusier: il progetto per l'ospedale di Venezia, Marsilio, Venezia 1999.

L. Quattrocchi, Architetture per l'infanzia, Umberto Allemandi & C. Torino 2009, p.60.

P. Reed, Alvar Aalto 1898-1976, Electa, Milano 1998, p.150-151.

J. M. Rovira, José Luis Sert (1901-1983), Electa, Milano 2000.

C. Sitte, L'arte di costruire le città, L'urbanistica secondo i suoi fondamenti artistici, Jaca Book, Milano 1980.

F. Strauven, Aldo Van Eyck, The shape of Relativity, Architettura & Natura, Amsterdam 1998.

A. Tate, Grate city parks , Spon Press, London 2001.

M. Vandenberg, Glass Conopies, Detail in Building, Academy editions, Londra 1997.

M. Wundram, T. Pape, Andrea Palladio, 1508-1580, Un architetto tra Rinascimento e Barocco, Taschen, Colonia 1993.