



POLITECNICO DI MILANO

Facoltà di Architettura Civile

Laurea Magistrale in Scienze dell'Architettura

INCONTRO D'ACQUE

EDIFICIO TERMALE TRA OLONA E NAVIGLIO

Relatore:

Prof. Giovanni Cislighi

Studenti:

Marzio Galimberti 751285

Michele Micci 751464

2010/11

INDICE DELLA RELAZIONE

INTRODUZIONE	8
ANALISI STORICA	11
CENNI STORICI SULLE ACQUE MILANESI	11
CENNI SULL’EVOLUZIONE DEL FIUME OLONA.....	17
BREVE ANALISI DELL’AREA DI PORTA TICINESE	23
CENNI STORICI SULL’ORATORIO DI SAN CRISTOFORO	29
ARCHITETTURA E ACQUA IN MILANO	34
TERME ERCULEE (IV SEC d.C.).....	34
BAGNI DIANA (1842)	36
BAGNI AL PONTE DELLE GABELLE (1907)	39
ANALISI PROGETTUALE	41
LE VIE D’ACQUA E IL TURISMO FLUVIALE	41
ACQUA É PIACERE.....	45
DISSERTAZIONE SULLE RAGIONI DEL PROGETTO	47
DESCRIZIONE DELL’INTERVENTO PROGETTUALE	50
BIBLIOGRAFIA.....	57

INDICE DELLE ILLUSTRAZIONI

Figura 1 – Amsterdam, Veduta	8
Figure 2 - Collegamenti Fluviali Expo 2015	10
Figure 3 - Conca dell'incoronata (anni '30)	12
Figure 4 - Carta dell' idrografia di Milano 1888 (Bertarelli)	14
Figure 5 - Fossa interna in via San Damiano (1929)	16
Figure 6 - Olona nei pressi di Brera (1930).....	18
Figure 7 - Progetto d'intubamento del tratto urbano dell'Olona (anni '20)	20
Figure 8 - Progetto per il sottopasso del Naviglio in località San Cristoforo	22
Figure 9 - Veduta dell'area di Porta Ticinese (anni '20)	23
Figure 10 - Sezione di progetto del monumento del Cagnola.....	25
Figure 11 - Incisione del monumento del Cagnola.....	27

Figure 12 - Proposta progettuale per una nuova darsena del De Finetti (1944-46)	29
Figure 13 - Veduta della chiesa di San Cristoforo (anni '30)	31
Figure 14 - Rappresentazione canonica di San Cristoforo	33
Figure 15 - Planimetria dei ritrovamenti terme Erculee	34
Figure 16 - Veduta della vasca d'acqua dei Bagni Diana (incisione).....	36
Figure 17 - Bagni al ponte delle Gabelle (foto d'epoca).....	39
Figure 18 - Paesaggio fluviale (Loira)	41
Figure 19 - Manifesto pubblicitario d'epoca	46

INDICE DEGLI ELABORATI GRAFICI

TAVOLA 1 – LA DIMENSIONE URBANA DEL PROGETTO

TAVOLA 2 – LA RILEVANZA STORICA DELL'AREA: L'OLONA E IL NAVIGLIO GRANDE

**TAVOLA 3 – LA DEFINIZIONE DELL'AREA DI INTERVENTO E DEGLI ELEMENTI SIGNIFICATIVI
DELLA STRUTTURA URBANA**

**TAVOLA 4 – RIFERIMENTI PER LA TRASFORMAZIONE DEL LUOGO E DELL'EDIFICIO
TERMALE**

TAVOLA 5 – PLANIVOLUMETRICO

TAVOLA 6 – SEZIONI PER EDIFICI SULLA NUOVA DARSENA

TAVOLA 7 – RAPPRESENTAZIONI GRAFICHE DELL'EDIFICIO TERMALE

INCONTRO D'ACQUE

EDIFICIO TERMALE TRA OLONA E NAVIGLIO

INTRODUZIONE

Attualmente Milano, a differenza di esempi quali Amsterdam o Venezia, non è definibile come una città legata all'acqua, se si eccettuano le presenze dei navigli meridionali, della Darsena e del tratto finale della Martesana a Nord. Eppure Milano tra il suo nome proprio dalla collocazione rispetto a due corsi fluviali: Ticino e Adda. E per svariati secoli, dall'impero romano al 1800, la città fu solcata progressivamente da una grande quantità di canali



Figura 1 – Amsterdam, Veduta

artificiali che la rendevano una città d'acqua vera e propria e la collegavano alle vie d'acque del territorio limitrofo. Questo passato fluviale tuttavia, in un dato periodo storico, è stato rinnegato, celato, a favore di dinamiche “moderne” e di un'espansione urbana rigida, certo complice la condizione delle stesse acque in tale periodo, che da portatrici di vita all'epoca dei Romani erano divenute veicolo d'insalubrità e degrado cittadino, Milano resterà infatti priva di un sistema di depurazione delle acque addirittura fino all'anno 2003, questo deficit ha sicuramente pesato sulle scelte anche più contemporanee, risalenti a pochi decenni fa, di mascherare l'idrografia originaria della città. L'acqua in quest'ottica è divenuta una presenza scomoda e, pertanto, è stato necessario cancellare l'elemento dalla vita dei cittadini. Tuttavia oggi l'Europa

mostra una via differente riguardo la sensibilità e l'utilizzo delle vie d'acqua come risorsa turistica, non solo come "mezzo di locomozione" ma anche come elemento reale di arredo e vita degli spazi urbani; questo, assieme alla contemporanea "attenzione" riguardo gli aspetti naturalistici del territorio, ha portato l'ente per l'Expo 2015 a proporre una valorizzazione dei navigli meridionali e della Darsena attraverso la re-immissione di acque nella Darsena stessa e l'apertura di un nuovo collegamento con l'area della Fiera (Rho) al fine di usare le acque come via di collegamento, per così dire, più turistica. In questa situazione si pone proprio l'analisi storica e progettuale svolta durante il biennio magistrale e condotta fino a questa tesi; un'analisi che tiene conto sia dei fattori storici locali, di stratificazione di elementi spesso meramente

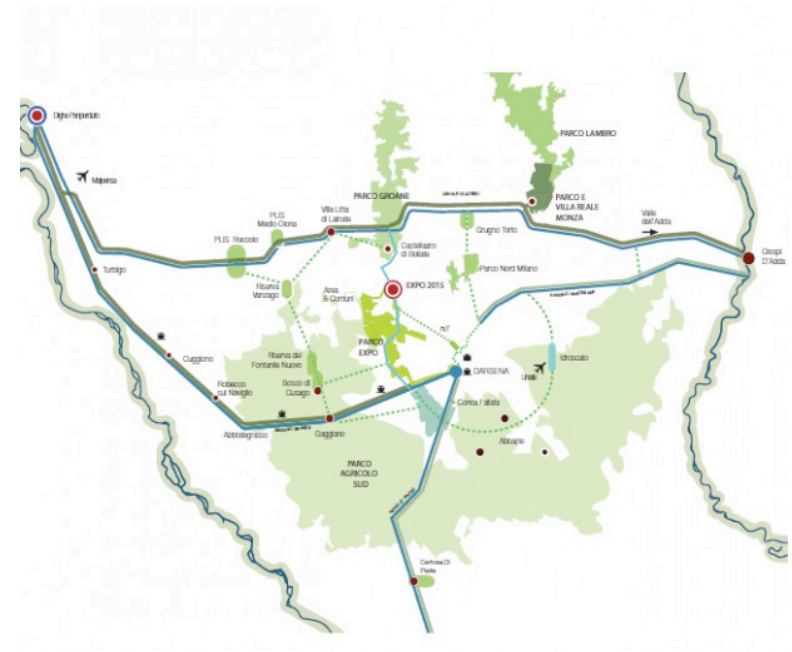


Figure 2 - Collegamenti Fluviali Expo 2015

ingegneristici, manufatti idrici progettati con fare tecnico, al fine di risolvere problemi urgenti, che tuttavia hanno segnato la vita sociale della città; sia analizzando la storia dell'uso e della realizzazione degli “impianti per l'acqua” da Roma a oggi.

ANALISI STORICA

CENNI STORICI SULLE ACQUE MILANESI

Milano è definita da due limiti naturali, l'Adda e il Ticino; è inoltre attraversata da innumerevoli fontanili e piccoli corsi d'acqua. Fin dai tempi più remoti i milanesi si sono ingegnati per ricavarne il massimo beneficio, scavando pozzi ovunque fosse possibile,

imbrigliando le acque sorgive, deviando i corsi d'acqua naturali o scavando nuovi canali. Da qui è nato un articolato sistema di canali artificiali; serviti inizialmente allo sviluppo di nuove aree agricole, al perfezionamento e alla moltiplicazione delle coltivazioni. Questa stessa rete idrica è stata trasformata, poi, nella prima forza motrice. L'approvvigionamento d'acqua, però, non è mai stato naturale. La città, sorta lontano dai grandi fiumi, si è assicurata, nel corso dei secoli, tutta l'acqua necessaria, convogliando verso il suo centro quella del vasto e ricco bacino circostante. Un'opera immensa che aveva anche lo scopo di creare, deviando l'Olona e il Seveso, per esempio, barriere e fossati a difesa della città. Il primo e più antico di questi fossati, che cingeva le mura romane ed era alimentato dal Seveso e dal Nirone, ancora oggi scorre nel



Figure 3 - Conca dell'incoronata (anni '30)

sottosuolo con i nomi di Piccolo e Grande Sevese. Attraverso il canale della Vetra si riversava nella roggia Vettabbia. Il secondo fu scavato nel 1155 sotto la direzione di mastro Guglielmo da Guintellino e doveva assicurare alla città una protezione più esterna rispetto a quella che già cingeva l'antico centro romano. Per due volte fu distrutto da Federico Barbarossa; e altrettante ricostruito con tenacia tutta milanese. Ben presto venne anche usato per la derivazione di canali irrigui. Fu poi allargato, reso più profondo e munito di porte e di torri; reso infine navigabile grazie alle acque del naviglio della Martesana; esso servì anche per alimentare bagni pubblici. Trasformato così in canale, prese nomi diversi per i tre rami principali. Il primo, Naviglio Morto, il secondo, Naviglio di San Gerolamo, il terzo Fossa Interna. La Fossa Interna,

alimentava la roggia Vettabbia. Quest'ultima riceveva anche le acque dei canali Grande e Piccolo Sevese e della Vetra, attraverso un canale che passava sotto la Fossa stessa. La roggia Vettabbia ancora oggi conserva la sua antica funzione di canale irriguo a servizio di un vasto comprensorio agricolo, a sud-est di Milano. Dalla Fossa Interna originariamente partivano trentaquattro derivazioni. Nel corso degli anni sessanta si erano ridotte soltanto a quattro: i cavi Borgognone, Sala (o della Pace), Bolagnos e la Vettabbia. Al Ponte degli Olocati, dove confluivano con opposte pendenze il Naviglio di San Gerolamo e la Fossa Interna, nasceva il Naviglio di Viarenna o del Vallone che realizzava il collegamento navigabile con la Darsena di Sant'Eustorgio (oggi Darsena di Porta Ticinese) sfruttando la conca di Nostra Signora del Duomo o di



Figure 4 - Carta dell' idrografia di Milano 1888
(Bertarelli)

Viarenna, costruita nel 1439. Nel 1496 venne realizzato il collegamento tra il Naviglio della Martesana e il Naviglio Interno, unendo così le acque del Ticino e dell'Adda. Grazie a questa fitta rete di vie navigabili fu possibile trasportare, sul Naviglio Grande, dalle cave di Candoglia nell'Ossola fino ai piedi del Duomo, l'enorme quantità di marmo necessaria alla costruzione della cattedrale. Nel 1819, la costruzione dell'ultimo tronco della Naviglio Pavese e l'apertura al traffico di questa importante via d'acqua, completarono la rete dei navigli milanesi, consentendo la navigazione dai laghi lombardi a Milano, da qui a Pavia, al Ticino e quindi al Po. Questo sistema idrico restò immutato fino alla metà dell'Ottocento, quando le preoccupazioni igieniche causate dalle acque putride e dalla melma e, soprattutto, dal venir meno di

alcune funzioni della rete dei Navigli, scarsamente alimentati dalla roggia Castello, prima venne interrato il laghetto di Santo Stefano (1857), poi furono coperti il Naviglio Morto e quello di San Gerolamo, tra il 1894 e l'anno successivo. La copertura della Fossa Interna venne realizzata tra il 1929 e il 1930, con strutture e sezioni diverse. La decisione venne presa per ragioni igieniche e viabilistiche, mentre l'interramento dell'alveo coperto, eseguito tra il 1968 e il 1969, fu suggerito dal grave deterioramento delle strutture che comprometteva la stabilità stessa della copertura. All'esterno, il cavo Redefossi cingeva la Cerchia delle Mura Spagnole, o Bastioni, ed era alimentato dal Seveso e dal Naviglio della Martesana e, come i due fossati più interni, aveva per emissario la roggia Vettabbia. La grande disponibilità di acque ha



Figure 5 - Fossa interna in via San Damiano (1929)

condizionato la struttura stessa della città di Milano, sul cui territorio, accanto ai principali canali e corsi d'acqua, si è andata via via sviluppando una fitta rete di canali minori. Nel 1868, anno a cui risalgono i primi studi organici della rete di fognatura, nella sola zona compresa entro la cerchia dei Bastioni, esistevano ben 123 canali che scorrevano parte in alvei coperti, parte in alvei a cielo aperto, per uno sviluppo complessivo di 153 chilometri. Caratteristiche, queste, che rendono Milano una città quasi unica e che sono essenziali per comprendere lo sviluppo della metropoli non solo sopra, ma anche sottoterra.

CENNI SULL'EVOLUZIONE DEL FIUME OLONA

Attualmente l'Olona nasce a 548 m sul livello del mare in località Fornaci della Riana alla Rasa, frazione di Varese, all'interno

del Parco Regionale Campo dei Fiori; un secondo ramo sorgentizio si trova in Valganna (ramo orientale) e si riunisce al primo al confine tra Induno e Varese. Solcata la Valle Olona e attraversata l'alta pianura milanese, giunge a Rho, dove versa parte delle sue acque e le sue piene nel Canale Scolmatore di Nord Ovest, regolatore delle piene del Seveso. Passata Pero, l'Olona entra a Milano, dove, al termine del suo percorso sotterraneo, confluisce nel Lambro Meridionale, in località San Cristoforo. La storia della sua evoluzione nei pressi di Milano risale ai primi interventi idraulici compiuti dai Romani dopo la presa della città, essi, infatti, attorno all'anno 220 a. C. deviarono il corso originale del fiume nei pressi di Lucernate al fine di alimentare il fossato difensivo e, probabilmente, anche come via d'acqua per la costruzione



Figure 6 - Olona nei pressi di Brera (1930)

dell'arena; le acque dell'Olonà infatti vennero deviate verso oriente e fatte confluire con quelle del torrente Lombra ed essere poi incanalate nel canale della Vetra nel fossato difensivo. Il fiume viene a quell'epoca oltre ad alimentare il fossato difensivo, entrava anche in città, condizione che rimase invariata fino alla metà del '500 quando viene arrestato all'altezza della nuova cinta muraria e utilizzata per l'alimentazione del nuovo fossato difensivo e della darsena poi. Nel 1722, come mostrato dalla cartografia del Filippini, il fiume si biforca appena prima dell'ingresso nel fossato difensivo, generando il nuovo ramo settentrionale, Olona Nuova, e in seguito denominato Roggia Molinara. Dal 1860 la parte di città esterna alla cerchia dei navigli risultava già particolarmente insediato, e la progressiva espansione cittadina rese necessaria il

primo grande intervento progettuale di sistemazione viaria e urbana che la città avesse mai avuto: il Piano Beruto; con esso viene previsto, in due fasi distinte, l'incanalamento del corso dell'Oloni, che all'altezza del suo ingresso nel "futuro" tessuto urbano, (attuale quartiere QT8) sarebbe stato incanalato lungo il "più probabile" alveo originale, fino a re-immettersi nel Lambro meridionale all'altezza di San. Cristoforo. Effettivamente dalle varie rappresentazioni pervenuteci, che hanno scandito il lungo iter progettuale della stesura del Piano Beruto, si evincono in particolare due varianti progettuali distinte; nello specifico nell'ipotesi datata 1884 l'Oloni raggiunge San Cristoforo per poi gettarsi direttamente nel Lambro meridionale; nell'ipotesi del 1888, invece, è evidente come l'Oloni devii il suo corso e finisca



Figure 7 - Progetto d'intubamento del tratto urbano dell'Oloni (anni '20)

qualche chilometro a sud della chiesa di San Cristoforo, per ricongiungersi al Lambro in un secondo momento e oltre la linea del Naviglio Grande. Questa differenza è da imputare probabilmente alle varianti applicate ai rettifili stradali di quest'area e precisamente al corso che avrebbe dovuto avere la circonvallazione esterna, che nella variante datata 1888 risulta più esterna rispetto alla precedente. I lavori di costruzione del nuovo alveo procedettero con una certa lentezza e furono ultimati intorno al 1930, periodo della dismissione della cintura ferroviaria, il progetto che venne realizzato prevedeva che il canale conducesse le acque dell'Olona fino a San Cristoforo con l'eccezione della deviazione del cosiddetto "ramo darsena" che permetteva di mantenere l'immissione in darsena delle acque che

per secoli l'avevano alimentata. Tra gli anni '50 e '70 del secolo scorso, Milano vive un'epoca di grande espansione urbana e proprio durante questo periodo si decide la completa copertura del corso dell'Olonà e la trasformazione in asse viario; resta tuttavia attivo il ramo che alimenta la darsena, fino agli anni '80 quando la nomea di fiume più inquinato d'Italia colpisce l'Olonà e per sopraggiunti rischi di dissesto idrogeologico e inquinamento viene definitivamente bloccata l'immissione delle acque in darsena, prosciugando *de facto* la parte settentrionale della stessa, che sopravvivrà unicamente nella porzione alimentata dal Naviglio Grande.

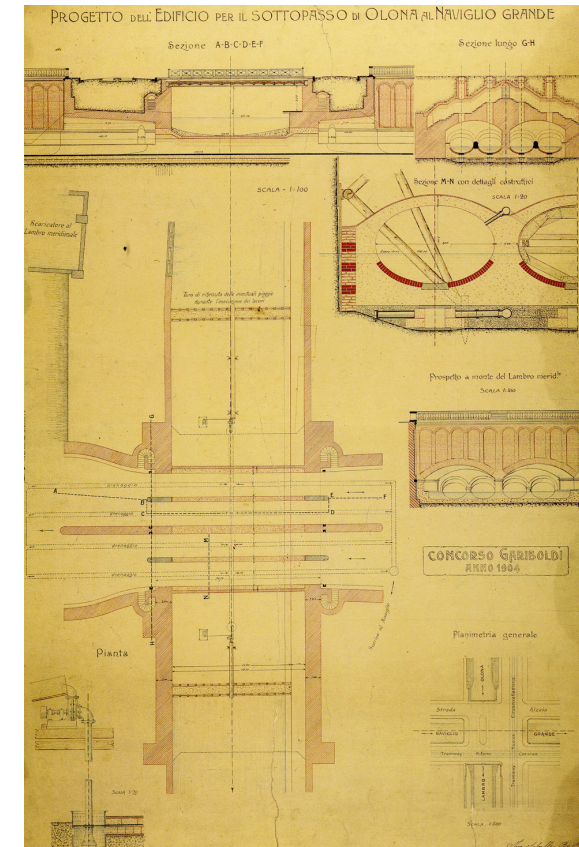


Figure 8 - Progetto per il sottopasso del Naviglio in località San Cristoforo

BREVE ANALISI DELL'AREA DI PORTA TICINESE

L'area collocata nella zona sud di Milano, lungo la traccia rimasta dei Bastioni, risalta per la consistenza della sua parte non edificata, ed è ulteriormente segnata dalla presenza dei due navigli (Grande e Pavese) che si fondono nel bacino della Darsena. Gli interventi che si sono susseguiti nella costruzione della città, in questa parte di Milano non sono riusciti a stravolgere la natura dei luoghi, o perché ne sono rimasti periferici, o perché deboli (nonostante notevoli volumetrie) rispetto alla ricchezza dell'impianto, sedimentato durante i secoli, nei suoi principali tracciati percorsi ed elementi costruiti. L'area, infatti, che va da Piazza G. Cantore a Piazza XXIV Maggio, è di eccezionale rilevanza nella lettura dell'intera città per gli elementi che lo compongono: la Darsena



Figure 9 - Veduta dell'area di Porta Ticinese (anni '20)

con la Conca ed i Navigli, fulcro del sistema delle acque; la connessione con la grande piazza del mercato, la Porta del Cagnola, ingresso sud della città; l'antico tracciato del corso che attraversava il borgo ancora riconoscibile. La zona interessata inoltre è parte integrante di un sistema di spazi pubblici più esteso, complesso e potenzialmente concluso al suo interno, dove entrano in rapporto elementi di interesse naturale, come l'acqua ed il verde, elementi di interesse archeologico e monumentale. Le parti che compongono il sistema nel suo complesso sono: il Parco delle Basiliche, parallelo al Corso di Porta Ticinese, di collegamento tra le Basiliche di S. Lorenzo e S. Eustorgio, che attraverso via S. Croce e Piazza S. Eustorgio si connette a Piazza XXIV Maggio. Qui sbocca quel che resta del sistema delle acque di Milano: la Darsena con i

due Navigli, Pavese e Grande. Dalla Darsena si diparte, verso nord, via Conca del Naviglio, area attrezzata a verde pubblico, tracciato del canale, attualmente interrato, che univa la Darsena al Naviglio interno, lungo il quale si trovano i resti archeologici dell' Arena Romana, già parzialmente scavati. Il cerchio si richiude così, attorno alla cittadella, per tornare alle Colonne ed alla Basilica di S. Lorenzo. La zona interessata al Piano Particolareggiato si estende da Piazza XXIV Maggio verso Piazza Generale Cantore, comprendendo la Darsena e Via Ronzoni - Conca del Naviglio, ed è delimitata a sud da V.le Coni Zugna e a nord da Via Gabriele D'Annunzio. Osservando l'insieme delle cartografie storiche si verifica come l'area sia sempre stata fulcro per il sistema delle acque, collegamento territoriale a grande scala verso la campagna

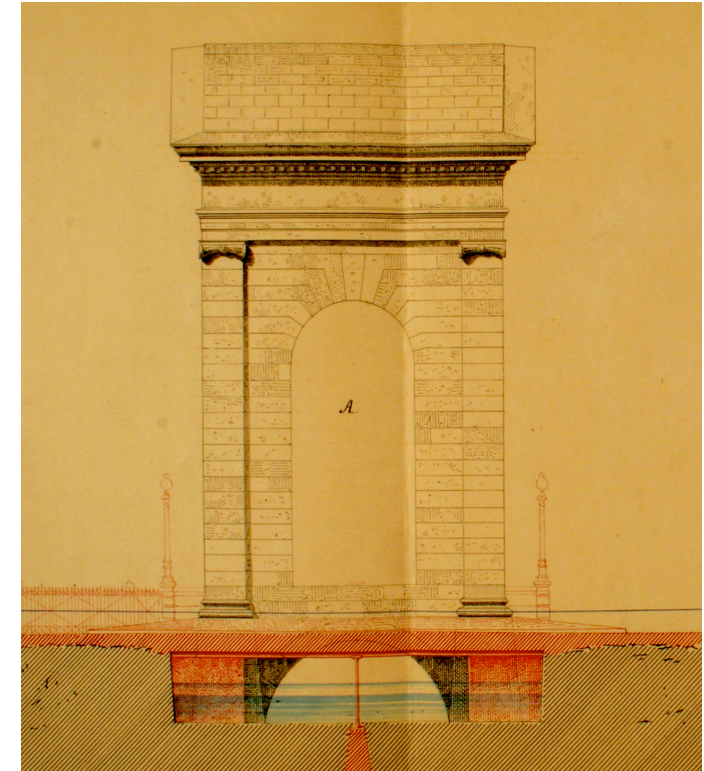


Figure 10 - Sezione di progetto del monumento del Cagnola

e come, attraverso la Porta del Cagnola, il corso di Porta Ticinese (asse centrale della Cittadella, di cui sono ancora leggibili le caratteristiche morfologiche) fosse asse di penetrazione primaria dalla campagna a Milano. La strada è un tracciato certamente romano che oggi giorno muore come strada campestre a circa 7 km dalla Porta Ticinese, dove sorge un Castelletto Visconteo. Questo residuo di arteria regionale è interessante, trattandosi di un tracciato suburbano che penetra diritto fino al Carrobbio e fu dunque il generatore degli elementi urbanistici della tarda romanità e del medioevo nel quartiere urbano meridionale. Dal punto di vista morfologico risulta subito leggibile come la zona, allo stato attuale, presenti ancora tutte le tracce del passaggio da borgo medioevale, dall'esperienza ottocentesca, fino ai più recenti

interventi. Si ha così la compresenza del tessuto urbano preindustriale, la tipologia lotto allungato, il sistema dei cortili interni ed il complesso monumentale di S. Eustorgio; lo Porta del Cagnola, massimo esempio di definizione monumentale di un tracciato storico, iniziata nel 1801, segno di un disegno a grande scala per la città del periodo napoleonico; la grande pianificazione ottocentesca delle aree esterne al centro storico e la ricostruzione post-bellica. L'area è densa, quindi, di elementi fisici e architettonici, che consentono una lettura specifica della storia, in funzione di una volontà progettuale. La struttura funzionale, schematicamente, può essere in una prima fase semplificata con l'individuazione di due principali nodi commerciali: Piazza XXIV Maggio e Piazza G. Cantore, poli rispettivamente del sistema



Figure 11 - Incisione del monumento del Cagnola

Ticinese-S. Gottardo e Corso Colombo. Le due piazze sono fisicamente collegate da Viale G. D'Annunzio, che tuttavia oggi è solo un grande canale di traffico automobilistico, e dalla Darsena, spazio un tempo ricco e divenuto ora vuoto urbano, che assieme ai navigli nel tratto limitrofo, costituiscono un'entità indipendente e al contempo partecipe del tessuto urbano, che tuttavia proprio grazie a tale indipendenza hanno conservato la morfologia pre-bellica, divenendo oggi un'interessante occasione progettuale. La Darsena, un punto di riferimento per la storia di Milano, oggetto di studi nei secoli, ha oggi la configurazione assunta nel 1909 per opera dell'Azienda Portuale di Milano; progetto di grande maestria ingegneristica. Oggi ha perso le caratteristiche di fruizione legate alla sua originaria funzione di bacino di sosta per i barconi che

risalivano le conche milanesi e, nonostante sia esclusa ad un uso specifico e sia «emarginata» dalle due piazze che la concludono, ritrova nella sua materia prima, l'acqua, e nella sua dimensione di spazio aperto, il suo essere parte di un sistema da cui lo spazio urbano circostante è stato condizionato nella sua evoluzione. Interessante per comprendere il senso attuale della Darsena è il progetto che elaborò De Finetti tra 1944 e il 1946, proponendo una grande sistema acqua-architettura, che avrebbe permesso una rivalorizzazione dello spazio in funzione dei rapporti commerciali tra città e provincia.

CENNI STORICI SULL'ORATORIO DI SAN CRISTOFORO

La chiesa di S. Cristoforo è formata da due strutture appaiate, la più antica delle quali è un oratorio risalente alla fine del 1100 e

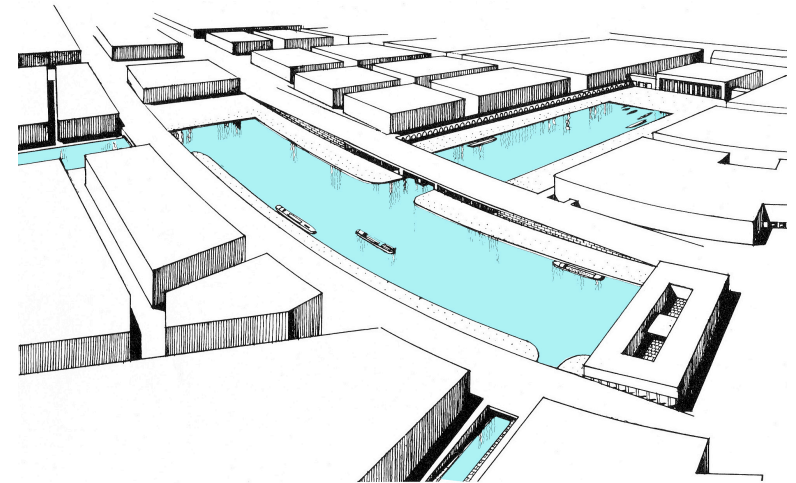


Figure 12 - Proposta progettuale per una nuova darsena del De Finetti (1944-46)

ricostruito nel 1300 in forme già gotiche: la semplice facciata a capanna, con tracce sbiadite di affreschi, è arricchita da un magnifico portale romanico ornato di finissimi cotti e da un grande rosone a dodici raggi inserito tra la ghiera dell'arco ogivale e l'architrave del portone. Più in alto, sono murati nel laterizio tre stemmi marmorei: il biscione visconteo, con la sigla di Gian Galeazzo Visconti, l'insegna del Comune Milanese e l'emblema, con cappello cardinalizio e sole radiante, di Pietro Filargo da Candia, che era vescovo di Milano, prima di diventare, nel 1409, Papa Alessandro V. Un sonetto popolare recita: «*l'è vegnuda al mond taccaa al lambrett*» cioè al Lambro Meridionale o Lambretto, che ancora oggi, dopo essersi mescolato con l'Olona sotto l'attuale piazza delle Milizie, esce allo scoperto in via Ludovico il Moro,

proseguendo lungo via Malaga. L'umile e minuscolo oratorio di campagna era quindi sorto, nei secoli bui, in riva a quel fiume, alimentato da sorgenti e fontanili, scorreva allora tra fitti boschi. Il Naviglio Grande era ben lungi dall'essere scavato, una leggenda racconta che al grido «*Ultreia! Ulteia!*» proprio da S. Cristoforo sarebbero partiti i Lombardi per la prima Crociata in Terra Santa, nel 1099. E un'altra leggenda ancora narra che, navigando sull'Olona, sarebbero sbarcati qui i primi messaggeri recanti la notizia della vittoria di Legnano nel 1176. Tuttavia emerge una documentazione certa risalente al 1192, in epoca comunale, secondo la quale S. Cristoforo sorgeva vicino ad un ospedale-ospizio detto "*de porta genuensi*", che anticamente era Porta Ticinese; in seguito demolita proprio per lo scavo del Naviglio



Figure 13 - Veduta della chiesa di San Cristoforo (anni '30)

Grande, per raggiungere Pavia. Fa parte di un'altra leggenda l'ipotesi secondo la quale, durante una notte di tempesta del 1322, una bara coperta da un drappo nero venne deposta proprio nella chiesa, la bara avrebbe contenuto le spoglie di Matteo I Visconti, sepolto di nascosto a causa della scomunica ricevuta a causa di Guglielmina; tale leggenda sarebbe avvalorata dal favore che da sempre i Visconti accordarono a S. Cristoforo. Le origini di San Cristoforo sembrano essere ancora più remote, infatti colpisce che una piccola chiesa così lontana dal centro di Milano si stata per secoli al centro dell'attenzione delle varie autorità temporali e spirituali della città; sembra, infatti, che prima della diffusione del Cristianesimo, in quell'area fosse praticato il culto di Ercole, al quale progressivamente attorno al V secolo si sovrappose quello

del santo cristiano. Nell'iconografia diffusa S. Cristoforo è rappresentato come un gigante rude che porta Cristo bambino sulla spalla attraverso un corso d'acqua, e proprio l'etimologia del nome "portatore di cristo" deriva dalla leggenda secondo la quale il gigante Reprobis, dovendosi mettere al servizio del più potente re del mondo, incontrò solo Gesù disposto ad accettare i suoi servigi, tuttavia durante la traversata, il peso dei peccati del mondo che Gesù portava con se, fece sprofondare Reprobis che solo grazie ad un ultimo titanico sforzo condusse Gesù sulla sponda opposta, il quale lo ribattezzò, per l'appunto San Cristoforo (portatore di Cristo), evidente la metafora del passaggio da terreno a ultraterreno nonché quello dell'opera di diffusione della Parola di



Figure 14 - Rappresentazione canonica di San Cristoforo

Cristo. San Cristoforo infatti è, da sempre, il santo protettore dei viandanti e dei barcaioli.

ARCHITETTURA E ACQUA IN MILANO

Prenderemo ora in considerazione una breve rassegna di esempi architettonici, di edifici per la fruizione pubblica delle acque e dei servizi ad esse legati, nella città di Milano.

TERME ERCULEE (IV SEC d.C.)

“L'imponente edificio (...) è stato sacrificato alle esigenze dello “sviluppo” della città, nonostante costituisse una delle principali testimonianze della capitale tardo antica. Il complesso si trovava (...) in una zona decentrata, all'interno dell'ampliamento realizzato da Massimiliano nella parte est della cortina difensiva.

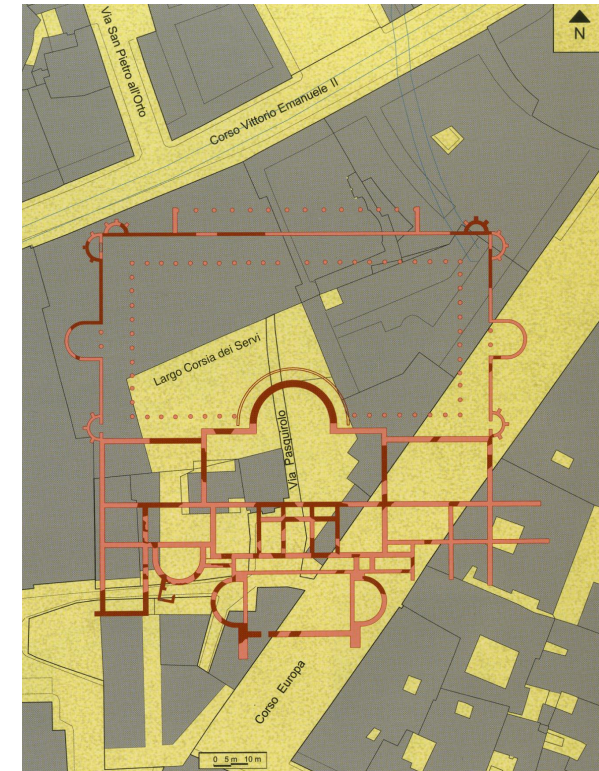


Figure 15 - Planimetria dei ritrovamenti terme Erculee

All'alimentazione provvedeva forse un corso d'acqua interno ricordato nelle fonti medioevali.". "L'articolazione spaziale del monumento presenta tutte le caratteristiche del tipo imperiale: l'assialità degli ambienti principali: calidarium, tepidarium, frigidarium, la distribuzione degli spazi, orientati in senso nord-est/sud-ovest, allo scopo di concentrare verso sud-ovest gli ambienti riscaldati per sfruttare al massimo il periodo di insolazione.". "Il grandioso complesso che (...) presenta lo schema tipico delle monumentali terme imperiali (...). Dall'ingresso, preceduto da un colonnato, a Nord, si passava alla palestra porticata, con pianta rettangolare mossa da esedre agli angoli e sui lati corti. Da qui, attraverso grandi vani laterali (probabilmente spogliatoi distinti per uomini e donne), si arrivava al calidarium, un

vasto ambiente a Sud, caratterizzato da absidi in cui erano inserite vasche per l'acqua calda. Un corridoio riscaldato permetteva poi il passaggio al tepidarium, a pianta rettangolare. Infine da qui si giungeva al frigidarium, ampio locale quadrangolare chiuso da una grande abside aggettante a Nord sulla palestra, in cui era collocata la vasca per i bagni freddi.”

BAGNI DIANA (1842)

Situati all'esterno dei bastioni, in un territorio ancora poco urbanizzato probabilmente visto come luogo del loisir in un nostalgico richiamo al bucolico, i Bagni Diana, costruiti su iniziativa privata di un gruppo di gentiluomini appassionati del nuoto, si rapportano in maniera introversa con la città. Sembra infatti trattarsi di un'architettura disegnata verso l'interno a partire dalla

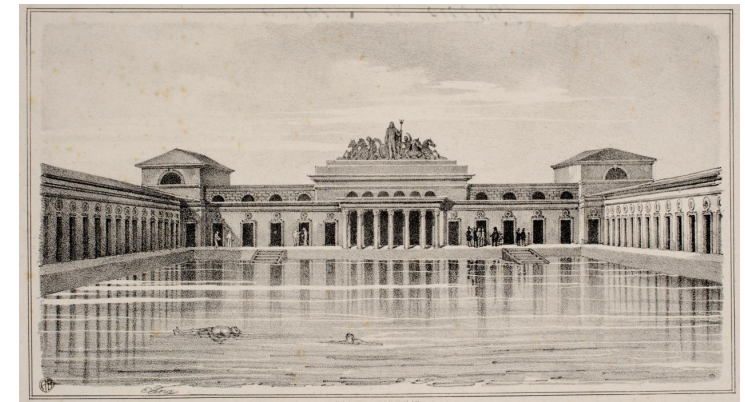


Figure 16 - Veduta della vasca d'acqua dei Bagni Diana (incisione)

definizione di un lotto sul suolo extraurbano. La decorazione e l'articolazione degli spazi si muove tutta all'interno di questo lotto, mentre i suoi limiti esterni sono definiti da lisce mura il cui trattamento sembra pressochè indifferente. Anche il rapporto con i sistemi di relazione della città - le strade - sembra essere inesistente: i bagni si collocano parallelamente ai due corsi d'acqua che attraversano l'area: la Roggia Gerenzana, sfruttata per alimentare tramite le acque della Martesana la piscina e scaricare il tutto nel Redefosso, ed il Fontanile per San Gregorio. L'impianto generale è un ampliamento e riadattamento del precedente progetto del Pizzala per dei bagni nel giardino del nobile Origo Paolo lungo la strada Fatebenefratelli 1444, risalente all'anno 1836. Rispetto ad esso viene semplificato il volume della sala

principale, ove al pronao classicheggiante vengono sottratte due colonne e aggiunte delle scale esterne di risalita per la terrazza; verso l'esterno vi si aggiungono invece una serie di spazi di filtro quali la sala d'ingresso, il ristorante, un corridoio ed un'ulteriore sala. Il numero degli spogliatoi è nettamente aumentato. La vasca è alimentata dalle acque della Martesana deviate nella Roggia Gerenzana, acque che venivano filtrate tramite degli strati di sabbia e ghiaia e ributtate nella roggia per defluire nel Redefosso. Lo sviluppo fortemente simmetrico dei corpi rivolti verso l'interno del lotto si contrappone ad una distribuzione più sbilanciata per quanto riguarda gli spazi comunicanti con la città.

BAGNI AL PONTE DELLE GABELLE (1907)

L'Amministrazione Comunale decreta la costruzione di uno stabilimento municipale di bagni e il nuovo impianto viene realizzato nell'area compresa fra il Viale di Porta Nuova ed il Bastione, "in fregio destro del Naviglio Martesana, limitrofa ad una grande lunetta del bastione stesso [...] i tracciati ed i forti dislivelli esistenti sul viale Porta Nuova e sul bastione obbligarono moltissimo la disposizione generale del fabbricato ed influirono non poco sulle modalità di decorazione architettonica delle diverse sue fronti". "L'edificio risulta composto di un corpo di testa o d'ingresso e di un corpo che con esso ciruisce l'intera vasca da nuoto: dall'interno e cioè dal piano di banchina della vasca si presenta il corpo di testa di tre piani distinti ed un sotterraneo ed il

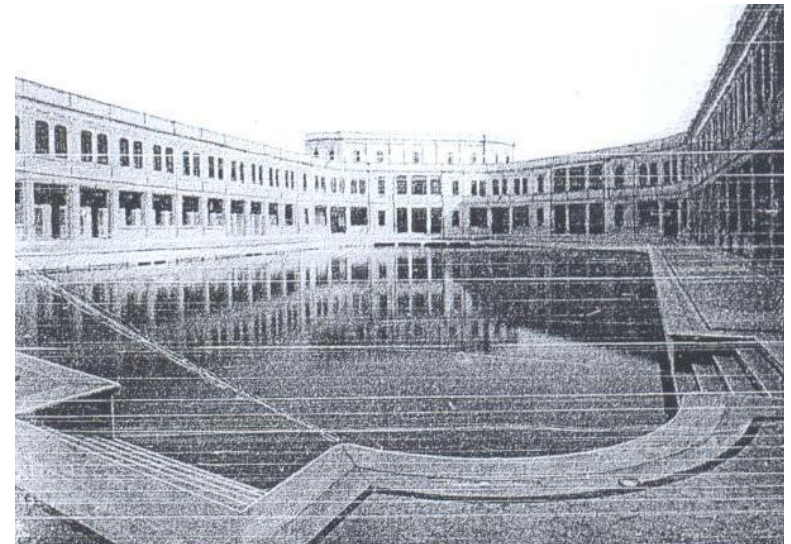


Figure 17 - Bagni al ponte delle Gabelle (foto d'epoca)

rimanente di due piani distinti ed un sotterraneo – annesso è un locale speciale per le caldaie, gli apparecchi a vapore, con accesso indipendente dal Viale e dal Bastione. L'impianto è formato di due parti: una riguarda il servizio estivo ed invernale dei bagni in camerini separati con vasca o con doccia, l'altra il servizio estivo del bagno nella vasca da nuoto con relativi camerini di spogliatoio, sala doccia in comune. Entrambe sono completate dal servizio generale di distribuzione e ritiro biancheria, disinfezione, lavanderia, essiccamento biancheria, servizio di assistenza sanitaria, servizi amministrativi di distribuzione biglietti, controllo e custodia, mentre la separata centrale provvede di acqua calda, fredda, vapore tutto lo stabilimento.”

ANALISI PROGETTUALE

LE VIE D'ACQUA E IL TURISMO FLUVIALE

«Speciale week-end. A due passi dalla stazione del Métro Jaurès, sul bacino della Villette, imbarcatevi su una piccola House-boat con sette posti. Discendete tranquillamente il canale dell'Ourcq, e in meno di un'ora e mezza sarete fuori Parigi. La navigazione è facile e sicura. Sosterete dove vorrete per camminare o pedalare lungo le piste che costeggiano il canale. Alla sera cenerete all'aperto e vi addormenterete cullati dall'acqua. Noleggio per un fine settimana a partire da 600 euro». Annunci di questo genere compaiono sempre più di frequente sui giornali europei, francesi in particolare. Nel vecchio continente il turismo fluviale è una realtà attiva, con



Figure 18 - Paesaggio fluviale (Loira)

moltissimi praticanti e un ventaglio di proposte, anche di lunga gittata, che consentono di attraversare *à fil de l'eau* intere regioni e apprezzare differenti paesaggi. L'Europa continentale che affaccia sull'Atlantico e sul Mar del Nord, dall'estuario dell'Adour nei pressi di Bayonne fino a quello della Neva a San Pietroburgo, con un retroterra privo di grandi asperità orografiche, solcato da grandi fiumi dalla corrente lenta e possente, ha favorito fin dal medioevo la navigazione interna e la costruzione di canali che stabilissero una rete di congiunzioni fra i tratti navigabili di questi fiumi. A ciò si aggiunse la Gran Bretagna che per configurazione geografica è quasi un modello per la realizzazione di vie d'acqua interne, in grado di collegare le sue opposte sponde, l'acqua dunque non è solo parte essenziale nei cicli biologici ma è anche una sorta di

propellente naturale che fa muovere persone e cose con grande capacità e su lunghe distanze. In molti paesi europei si è costruita una vera cultura della navigazione interna e i canali (6800 km in Francia, 7480 in Germania, 2353 in Gran Bretagna) sono divenuti motore dei traffici e supporto delle economie nazionali. Col tempo e con l'avanzare di mezzi di trasporto più competitivi la funzione di molti di essi è venuta a cadere. Mentre le potenzialità di alcune grandi vie navigabili, come il sistema Rodano-Meno-Danubio o come quello in progetto fra Reno e Rodano, restano del tutto invariate, anzi sono in fase di potenziamento, per i canali minori, di modesta portata, il destino sembrava segnato. Ma intorno agli anni settanta del XX secolo è cresciuta la consapevolezza di avere a disposizione in questi casi una risorsa turistica del tutto

inesplorata, in grado non solo di favorire piccole economie locali, ma anche di proteggere e valorizzare il patrimonio storico e paesaggistico. La conservazione dei piccoli canali navigabili è stato il primo gesto in questa direzione. Le vie d'acqua della Borgogna, della Bretagna, della Languedoc sono ovunque note per il loro armonico inserimento nel paesaggio e perché invitano a un turismo da diporto, di piccolo cabotaggio, che si muove coi tempi lenti della navigazione, della manovra delle chiuse, dell'approdo per la notte, del piacere di alternare tratti a piedi o in bicicletta. Ad alcuni di questi canali è stato conferito il titolo di "monumenti storici", al pari di castelli o cattedrali, per testimoniare il loro valore di antiche e preziose vie di comunicazione. Contemplazione, tranquillità poesia e conoscenza sono gli stimoli che muovono il turismo sulle

acque interne ed è per questa ragione che un numero sempre maggiore di appassionati, anche italiani si rivolgono alle decine di agenzie di noleggio nautico per programmare le loro vacanze sui canali d'Europa.

ACQUA É PIACERE

L'argomento è affascinante ed equivoco al tempo stesso né altrimenti avrebbe potuto essere dal momento che il rapporto fisico con l'acqua, in tutte le sue forme, da quella sorgiva a quella marina, nella storia è caratterizzato da una molteplicità di pratiche e riti legati alle sue valenze simboliche e culturali. Le fonti, da un lato, rivelano qualità sacre, lustrali e terapeutiche, magiche e fecondanti, dall'altro simboleggiano il piacere come acquisizione di uno stato di benessere e di voluttuoso abbandono al rapporto

primordiale con la natura che, proprio nelle fonti o nell'indifferenziata massa marina, rivela il suo aspetto rigenerante, tonificante e purificatore. Il soggetto fruitore e l'indispensabile protagonista di questo rapporto è, ovviamente, il corpo con le rappresentazioni che nei secoli hanno determinato la modalità di vivere e percepire la fisicità in relazione al piacere e al dolore. Le ritempranti acque fredde, le sananti acque minerali, le rassicuranti acque calde, cariche di vapori emollienti, tramando una storia millenaria di pratiche terapeutiche ma anche edonistiche, espiatorie ma anche sessuali. L'ateismo e il militarismo si coniugarono nelle terme dei romani, ma vi fiorirono anche il gioco e la letteratura, la conversazione e la filosofia. L'eroticismo prevalse in epoca umanistica e caratterizzò gli equivoci bagni di vapore nelle

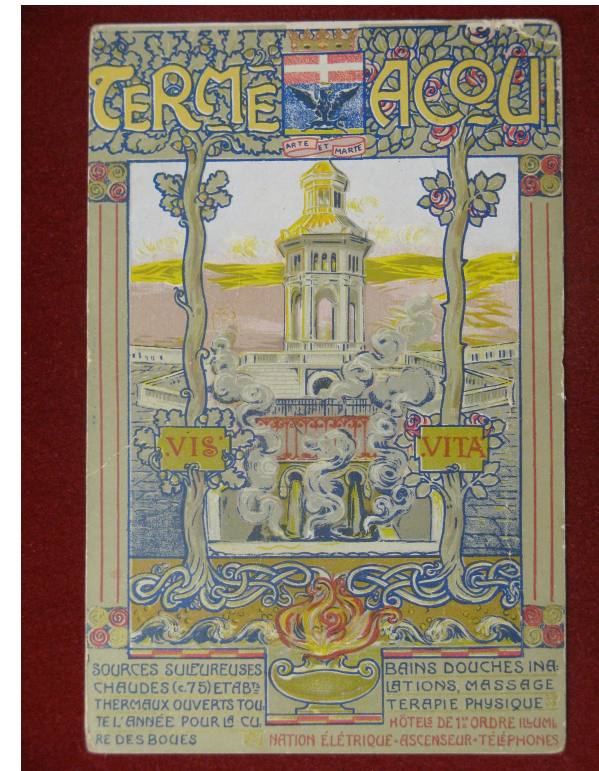


Figure 19 - Manifesto pubblicitario d'epoca

stufette private dei potenti e nelle malfamate *stufae* pubbliche, occasione di amplessi mercenari e di cure estetiche, mentre l'idrologia medica, con alterne fortune, studiò e prescrisse i vari tipi di acque per la cura di diverse affezioni.

DISSERTAZIONE SULLE RAGIONI DEL PROGETTO

Il progetto copre un'area della città di Milano definita dalla stazione ferroviaria di Porta Genova a un estremo e dalla chiesa di San Cristoforo all'altro; il sito si snoda lungo il sedime dell'attuale linea ferroviaria Milano – Mortara. L'occasione prima, per quest'analisi progettuale, è stata il bando attraverso il quale l'Amministrazione Comunale apriva ai progettisti le aree definite dagli scali ferroviari cittadini che proprio nel 2015 verranno dismessi. La scelta certo non è ricaduta casualmente sull'area di

Porta Genova, e ha permesso di elaborare e rendere progettuali ricerche pregresse riguardo il senso e il ruolo delle acque nel tessuto cittadino al giorno d'oggi, svolte nell'ambito del laboratorio. Questo tema è il fulcro di tutta l'analisi fatta durante il processo progettuale. Le acque di Milano e la loro riscoperta, oltre che rivalorizzazione, sono il motore della ricerca svolta sulle tipologie di edifici termali che hanno accompagnato le società tanto occidentali quanto orientali, nel corso delle epoche; questo perché è stato necessario riscoprire la validità di determinati modelli culturali, di socializzazione legata alla materialità dell'acqua, per potersi domandare oggi che ruolo potessero avere tali pratiche, se esistessero o meno ancora necessità sociali dietro all'uso dell'acqua e scongiurare, parallelamente, un uso formale

dell'elemento. L'acqua, a Milano, ha rivestito un ruolo fondamentale nello sviluppo, architettonico e sociale, della città, come nei Bagni Diana con la grande piazza d'acqua, o nelle terme tardo ottocentesche dell'ing. Codara; ovviamente senza contare l'apporto strutturante dato dai Navigli. Milano ha fino ai primi decenni del secolo scorso vissuto in simbiosi con l'elemento acqua, e sviluppato, pur non avendo sorgenti di tipo "termale", una tradizione caratteristica di edifici legati all'acqua, tanto tecnici (sciostre) quanto edonistico-sociali (bagni pubblici), e proprio in questa tradizione si pone la nostra indagine, nel tentativo di afferrare il rapporto tra l'acqua, l'uomo e lo spazio.

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO PROGETTUALE

Il progetto si articola in due parti principali: l'area pertinente alla stazione di porta Genova, e quella limitrofa alla chiesa di San Cristoforo. La prima area si realizza esattamente sul sedime dell'attuale curva dello scalo ferroviario; il progetto in quest'area prevede la realizzazione di una "nuova darsena" situata lungo la curva dell'attuale via Valenza, di dimensioni doppie rispetto al naviglio, e alimentata dalle acque del naviglio Grande; questa soluzione oltre a creare uno spazio urbano nuovo, ricco, capace di offrire nuove vedute e spazi pubblici ad un'area già interessata da interventi importanti, primo fra tutti il "museo delle culture" dell'architetto David Chipperfield, e caratterizzata dall'annuale presenza degli eventi legati alla settimana del design; renderebbe

possibile mediante una canalizzazione lungo corso Cristoforo Colombo, la reimmissione di acqua nella Darsena, riabilitandone il “ramo morto” settentrionale. Tipologicamente questa prima area di intervento si caratterizza per la presenza di una lunga passeggiata a due livelli, memore dei camminamenti sui bastioni ottocenteschi, che partendo dalla stazione di Porta Genova, permetterebbe di raggiungere l’ingresso in quota del Museo delle Culture e a livello stradale, la grande piazza d’acqua facente parte del nostro progetto. Gli edifici inoltre presenti in questa porzione di intervento sarebbero destinati a funzioni di tipo terziario-commerciale. Dalla grande piazza d’acqua verso sud, invece, si dipana il fulcro dell’intervento, l’area che meglio esprime le riflessioni fatte a partire dalla lunga analisi storica sulle architetture

per l'acqua e sul tessuto urbano del quartiere: il complesso termale contemporaneo. Quest' area contenuta e definita da un recinto murario, inspessito sul lato stradale fino ad assumere i connotati tipologici di stecca edilizia. Tale stecca oltre a cingere lo spazio verde interno al recinto, dotato di aree verdi e spazi d'acqua legati alla nautica da diporto, contiene in se tutte le funzioni di servizio, funzioni che spaziano dalle più ludiche (nautica da diporto, sport indoor, ecc...) alla ristorazione. La stecca sottopassa il ponte di viale Cassala, offrendo un sistema di risalite, e collegando così l'area alla fermata dell'autolinea 90. Oltre questo punto la stecca si "biforca" piegandosi su uno dei due lati, realizzando una piazza coperta che sarà il basamento del grande volume monumentale dell'impianto termale propriamente definito. Questo edificio è il

senso dell'intero progetto e il nodo progettuale più stratificato nasce in quel luogo perché si confronta con l'architettura di San Cristoforo e trova in essa le ragioni della sua presenza, realizza infatti oggi quello che più di duemila anni prima, realizzava il tempio da cui la chiesa deriva, segnare e monumentalizzare l'incontro dell'acqua con una via di passaggio, un sentiero, un transito; oggi invece richiama un incontro diverso, più omogeneo, quello delle sotterranee e celate acque del fiume Olona e quelle del Naviglio Grande, quasi attribuendo al primo non solo la valenza di acqua, quindi di limite, di interruzione del suolo calpestabile, ma anche di vettore di vita, e al secondo, il Naviglio, la valenza comunicativa, come una via d'acqua, un procedere lento del tutto paragonabile alla strada battuta. Questo non solo realizza una

figurazione che riveste di nuovi possibili ruoli realtà del tessuto cittadino fin troppo trascurate, ma caratterizza anche il senso di un impianto termale in quell'area, gli offre la possibilità di essere il nodo privilegiato, posto sopra a realtà profonde, segni sempre esistiti, il "ponte" incontro di acque e genti, il contenitore di nuove possibili funzioni sociali legate all'elemento acqua. Architettonicamente l'edificio è caratterizzato da un grande volume troncoconico di boulléiana memoria, che si piega e si orienta assecondando il corso dell'Olona e mirando ad esso, simulacro e metonimia al contempo. Internamente una grande sala ipostila, interrotta da una cella più intima contenente la grande vasca principale posta sopra il corso dell'olona, definisce gli spazi comuni legati all'acqua dell'impianto, mentre il basamento che

come detto precedentemente, cinge tale piazza coperta, contiene nei suoi due livelli tutte le funzioni e i servizi più privati legati alla vita termale contemporanea, spazi per il benessere individuale che affacciano direttamente sul *foro* centrale, e che al piano superiore lo circondano con un percorso in quota sia distributivo sia processionale. Per concludere guardiamo di nuovo all'insieme dell'intervento in un volo d'uccello inverso, quasi a percepire solo il segno sulla città dell'intervento, questa curva d'acqua, gesto continuo che realizza una serie di architetture tutte votate, tutte debitorie all'elemento che affrontano e che contengono: l'acqua.

BIBLIOGRAFIA

- *Viaggio nel sottosuolo di Milano tra acque e canali segreti* / Antonio Gentile, Maurizio Brown, Giampiero Spadoni. - Milano : Comune di Milano, c1990. - 205 p. : ill. ; 31 cm. + 1 c. topogr.
- *Milano e i suoi navigli : storia, arte e leggende* / Attilia Lanza, Marilea Somare. - Milano : Libreria milanese ; Vimercate : Libreria meravigli, 1996. - VII, 176 p. : ill. ; 25 cm.
- *Alle fonti del piacere : la civiltà termale e balneare fra cura e svago* / a cura di Nelli-Elena Vanzan Marchini. - Milano : Leonardo arte ; Venezia : Regione del Veneto, 1999 (stampa 1998). - 185 p. : ill. ; 30 cm.
- *Le vie d'acqua : rogge, navigli e canali* / fotografie di Francesco Radino ; testi di Vincenzo Angileri ... [et al.]. - Milano : Electa, [2000]. - 191 p. : ill. ; 26x29 cm.
- *Atlante storico di Milano, città di Lombardia* / Virgilio Vercelloni. - Milano : Officina d'arte grafica Lucini, 1987. - 197 p. : ill. ; 42 cm.
- *Milano : costruzione di una città* / Giuseppe De Finetti ; a cura di Giovanni Cislighi, Mara De Benedetti, Piergiorgio Marabelli. - Milano : Etas Kompass, [1969!]. - XLIV, 726 p., XX c. di tav. : ill. ; 31 cm.
- *La Milano del piano Beruto (1884-1889) : società urbanistica e architettura nella seconda metà dell'Ottocento*. - Milano : Guerini, 1992. - 2 v. : ill. ; 28 cm.