



1889

Nella seconda metà del XIX secolo la città, per quanto in presenza di trasformazioni strutturali di grande portata di cui è causa ed effetto la costruzione della ferrovia, è ancora saldamente vincolata all'impulso urbano di antica formazione. Tuttavia le condizioni per il completamento della forma urbis, ancorata alla triangolazione topografica Città Alta, borghi, pianura già contenute in nuce nell'atto di "pianificazione" della Fiera di S. Alessandro, trovano priorità durante questo secolo, con l'apertura di Porta Nuova e della Strada Ferdinanda, la loro concreta attuazione.

Il nuovo scenografico asse del centro cittadino monumentalizzato nel giro di pochi decenni con l'inserimento di selezioni funzionali (il teatro, il nuovo palazzo del Comune), incrociando l'antico Sentierone, inaugura il primo effettivo disegno di ristrutturazione urbana che giungerà al completamento solo nella prima metà di questo secolo.

Prolungato oltre la città murata, per congiungersi alla stazione, il nuovo sistema proietta una matrice d'ordine tipicamente urbano all'interno del suburbio produttivo, malgrado la profonda divisione in due parti operata dal tracciamento del terzario ferroviario.

L'acquisizione di nuovi spazi pubblici, sia per facilitare la viabilità che per l'insediamento di nuove funzioni urbane non modifica sostanzialmente l'antica scala della città, rendendo possibile la permanenza degli angust confini daziati e lo sfruttamento delle risorse spaziali più propriamente urbane. Viene dunque densificato il tessuto abitato ma non viene modificata la struttura del reticolo viario consolidato al fine di orientare la crescita urbana. Fenomeni analoghi si leggono nei borghi storici del contado (a quest'epoca comuni autonomi: Colgropo, Grumolo, Redona, Valtesse, ecc.) anch'essi interessati da un rilevante sviluppo demografico, ma privo di influenza sulla struttura morfologica. Dinamiche trasformative più ampie coinvolgono invece l'intervallo, storicamente definito il "Suburbio" tra i borghi esterni e la città daziata. Il fenomeno di maggiore consistenza è la proliferazione di nuovi edifici di dimensioni minute in forme disaggregate tendenzialmente polarizzate lungo le direttrici di penetrazione verso le porte urbane; anche in questo caso manca la creazione di un nuovo reticolo viario che supporti le nuove espansioni. Tali nuove articolazioni, in forma di filamenti del sistema di antico regime, proseguono il modello insediativo per unità puriformi disperse congregate all'aut, caratterizzata da un regime di agricoltura intensiva e pregiata.



1931

Si registrano in questo periodo due novità di rilievo per la definizione dei limiti urbani: la soppressione della città daziata delle muraie (1905) e l'aggregazione dei comuni limitrofi nell'area comunale urbana (Colgropo, Grumolo al Piano, Valtesse, Redona).

Alla caduta del doppio regime faecale tra aree intramurane e "Corpi Santi" corrisponde una nuova divisione ugualmente sostanziale operata dalle grandi opere infrastrutturali. In particolare modo la ferrovia che, con la realizzazione del braccio per la Val Brentana, ora circe la città in tutte le direzioni.

A nord della ferrovia, area che si precisa definitivamente come nuovo centro cittadino con la realizzazione del progetto pianificatorio, il costruito è regolato da un disegno urbano discontinuo, tendenzialmente reticolare, organizzato sulla gerarchia dell'asse Ferdinando.

La città antica assume un carattere inerziale nei confronti delle rinnovate esigenze, in particolare quelle viabilistiche, e viene aggirata con la realizzazione della circoscrizione interna di via Garibaldi - Tascia - Verdi - Pileto e via S. Giorgio - Paleocapa - Maj - Ghislandi - Noi, con il ricrearsi di una sfilata di orti e monumentalizzazione dell'asse storico del Sentierone. All'esterno della cintura

ferroviaria manca invece qualsiasi disegno pianificato della rete viaria; la crescita avviene per unità puriformi eterogenee prive di criteri ordinatori con tendenze a distribuirsi linearmente lungo le radiali storiche; solo localmente si ha la formazione di aggregazioni più complesse; o in presenza di disegni preesistenti (Loretto, Conventino) o perché rispondenti a insediamenti progettati (Malsena), ma mai incidenti sulla struttura urbanistica complessiva.

Persino le grandi funzioni collettive, organizzate in grandi impianti tipologici specializzati (Ospedale Maggiore, Cinema Maggiore...) introducono limitati episodi di ordine, peraltro sfruttando giaciture e allineamenti di segni territoriali preesistenti. La morfologia urbana si consolida, dunque, secondo due modalità opposte demarcate dal sistema ferroviario: un centro solido, regolato da un reticolo strutturale pianificato e sostanzialmente costruito sui percorsi di scorrimento veloce in direzione est-ovest; una cintura esterna ad edificazione estensiva e discontinua, articolata intorno all'antico disegno delle radiali storiche e tuttavia povera di connessioni tangenziali, cui solitamente si sovrappongono i percorsi ferroviari.



1972

Il carattere più marcato della struttura urbana di Bergamo è sicuramente la rigida differenziazione tra le parti di città disposte all'interno della ferrovia e quelle esterne, le prime strutturate su una maglia stradale eterogenea ma continua, le altre disarticolate e prive di riconoscibili disegni urbani. Lo sviluppo di queste aree esterne deriva dalla saldatura di tessuti sorti con l'approfondirsi dell'edificato disposto parallelamente alle radiali storiche o con l'espansione dei nuclei storici extramuranei, riproducendo sostanzialmente il sistema particolare prodotta. Alla debolezza di tale modello, peraltro rispondente a meccanismi previsti dallo stesso Piano Regolatore, si aggiunge il crescente peso delle attrezzature di infrastrutturazione viaria, solitamente parallele a quelle antiche; potenziamento del raccordo autostradale, tangenziale di Borgo Palazzo (triplicazione della sezione stradale), sovrapposizione della nuova statale brianza al tracciato della ferrovia per Ponte S. Pietro.

Luogo deputato dei nuovi sistemi di scorrimento veloce diviene la periferia, aggravando le condizioni di isolamento dei nuclei esterni; i nuovi tracciati determinano ulteriori sezioni non comunicanti, sia tra nuclei e nuclei (Colgropo, Malsena), sia tra nuclei e città (Campagnolo, Boccaccone, Celadina).

Destinate ad esiti diversi le aree libere, ormai dotate di una caratteristica persistenza sul lungo periodo, più interne rispetto alle diglioni delle radiali storiche (area tra Morla e Boccaccone, area tra Borgo Palazzo e Borgo Santa Caterina, area tra Loretto e la Brianza) rese difficilmente comunicanti con il centro cittadino proprio dalla presenza di ingombranti reti di scorrimento prive di ogni connessione con le aree attraversate.



1992

La progressiva saldatura di aree edificate, pur avvenendo in assenza di uno specifico piano direttore, determina una trasformazione non solo quantitativa della struttura urbana che, avviata verso l'acquisizione di un'a dimensione territoriale, conosce nuove fenomenologie di organizzazione fisica connesse all'introduzione di un sempre più articolato gerarchia di sistemi infrastrutturali. Le dinamiche trasformative di maggior rilievo si collocano quasi spontaneamente nella periferia e nella città, dove l'introduzione (più precisamente il completamento) dell'anello tangenziale ridisegna i nodi tra le parti di città che individuali, e modelli quelle di nuovo impianto secondo schemi incidenti sul modello urbano complessivo. L'anello tangenziale se, da un lato, ricrea quasi fedelmente il sistema circolare antico che attraversa la città in senso est-ovest, dall'altro introduce, insieme all'accresciuta scala di rifilimento, medie tensioni nella strutturazione del sistema insediativo, che tendono a farsi più esplicite nei punti di innesto tra antico e nuovo tracciato. Lungo l'asse della Statale Brianza, quasi perfettamente parallela alla ferrovia, a valle dell'antico percorso per Ponte San Pietro, l'occupazione delle aree interstiziali, realizzata già nel corso degli anni 70, forma un solido brano di città lineare, caratterizzata

da una distribuzione funzionale a fasce: edifica intensiva in grandi blocchi tra la strada di Brosetta e la statale; contenitori commerciali tra statale e ferrovia, aree agricole a sud.

Analogo sistema lineare si realizza nelle aste viarie in direzione delle Valli (Valtesse, Redona) dove la sovrapposizione dei nuovi assi di scorrimento alle vie storiche determina una distribuzione a fasce forse meno chiara della precedente sul piano funzionale, ma ugualmente incidente sulla morfologia urbana generale.

Il nuovo modello è dunque articolato su una predominante spina a distribuzione lineare che avvolge il colle di Bergamo non più secondo la caratteristica direzione pedemontana est-ovest, ma circolarmente rispetto al colle stesso, su tale impianto si modellano i nuclei strutturali di antica e nuova formazione come sistemi tangenziali subordinati: Longotto, Loretto, Monlerosso. Meno ordinata pensare invece l'area a sud della ferrovia, dove il sistema radiale non viene scollato, né quello antico è in grado di gestire le nuove espansioni. Le infrastrutture, quindi, sezionano semplicemente le antiche diramazioni, creando nuovi vuoti e accennando le condizioni di frammentarietà già esistenti.