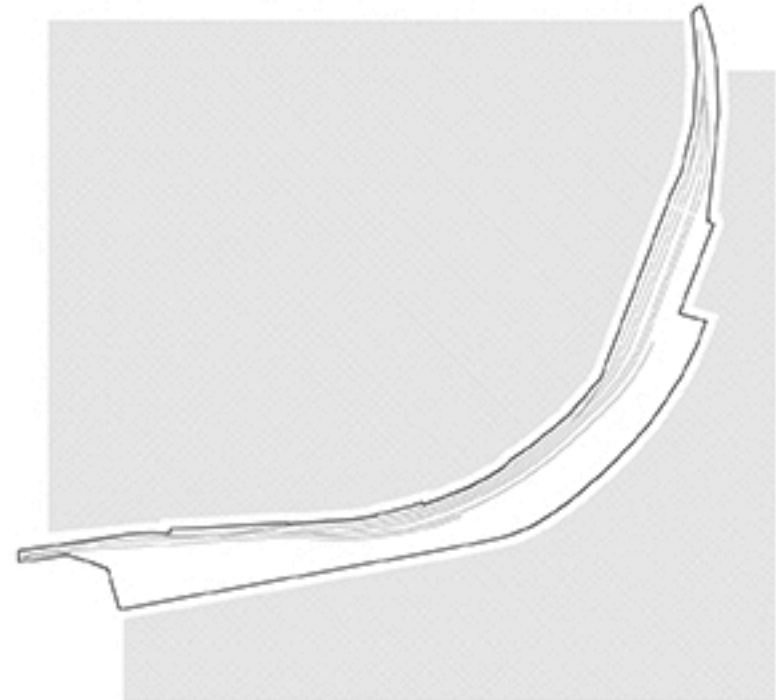




LA NASCITA

L'area presa in esame ha conosciuto un grande sviluppo e ha assunto il suo peculiare aspetto in relazione alla nascita della Stazione di Porta Genova. Attualmente di testa, era in origine una fermata della linea Milano-Vigevano che proseguiva verso nord in direzione dello scalo merci Sempione e successivamente terminava la corsa in Stazione Centrale seguendo la curva ferroviaria. La linea fu fortemente voluta e finanziata da industriali della zona Sud Ovest di Milano intenzionati a sfruttare il grande potenziale del trasporto su rotaia per insediare nell'area un polo industriale d'avanguardia. A ridosso della stazione si trovarono il complesso delle Riese, lungo via Tortona alcuni magazzini della CIPS e della Barattini & C. ed il vasto complesso dell'Ansaldo che occupava l'isolato Tortona, Bergognone, Savona e Sordani. La stazione di Porta Genova prevedeva dunque un intenso traffico sia di merci che di passeggeri, prevalentemente lavoratori impiegati nelle fabbriche. La presenza del magazzino all'interno dello scalo è dovuta alla necessità di scaricare e stoccare merci, destinate alle numerose industrie della zona.



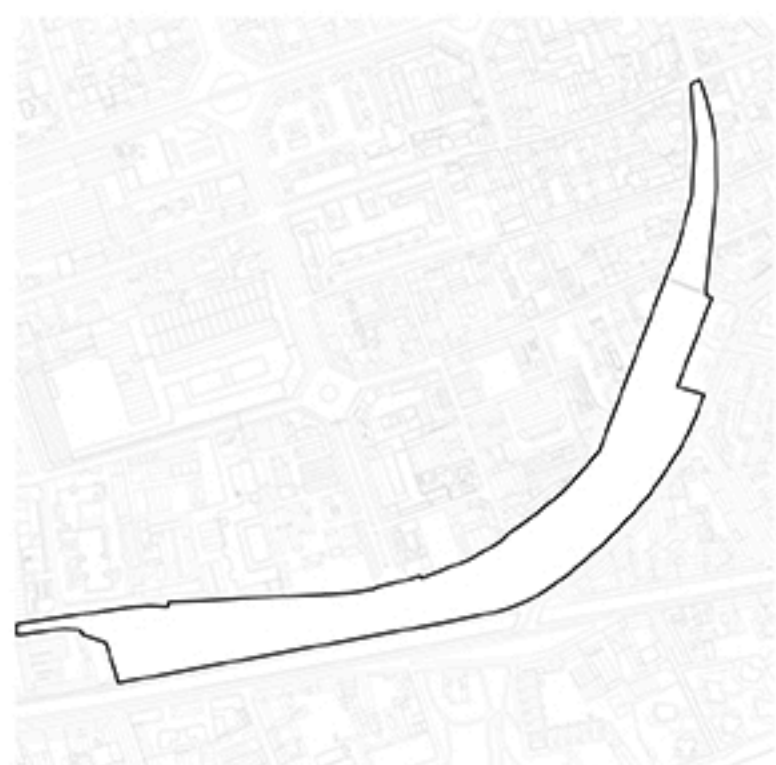
LA FERROVIA

Nuove politiche ferroviarie portarono all'apertura dell'attuale Stazione Centrale. Nel 1921 la tratta Cuneo e il tratto Milano-Vigevano dallo Scalo di Porta Genova fino al Sempione vennero smantelati. Dopo tale risesto la linea Milano-Vigevano vide terminare la sua corsa nella Stazione di Porta Genova, che diventò capolinea. A via scio di tutto questo, nei quarant'anni compresi tra il 1891 e il 1931 l'area, divenuta piccola e fortemente industrializzata, si trovò sciolta dal resto della città a causa del forte limite dello scalo. Ad oggi la ferrovia rappresenta ancora una cesura nel tessuto cittadino.



IL TESSUTO

Durante gli anni precedenti alla grande guerra fascista, nel rispetto delle linee guida traccate dal Piano regolatore Berzoni prima e Pavia-Masera poi, vienne un periodo di forte sviluppo. Intorno allo scalo ferroviario nacque per necessità un quartiere popolare che si affacciò al tessuto industriale dell'area di Tortona. Fino agli anni '60 rimase un importante polo industriale poi riconvertito in una stessa città cominciarono a mutare: le fabbriche iniziarono a chiudere e il quartiere cambiò radicalmente. Negli anni '90 gli enormi spazi ex industriali ricominciarono di nascosto nel sottosuolo immobiliare visti i bassi costi, le grandi metrature e la possibilità di riconversione. Si affermarono così di marchi legati alla moda, al design, all'arte, alla fotografia e alla musica; loft, atelier, occuparono gli ampi spazi lasciati liberi dalla massiccia dismissione.



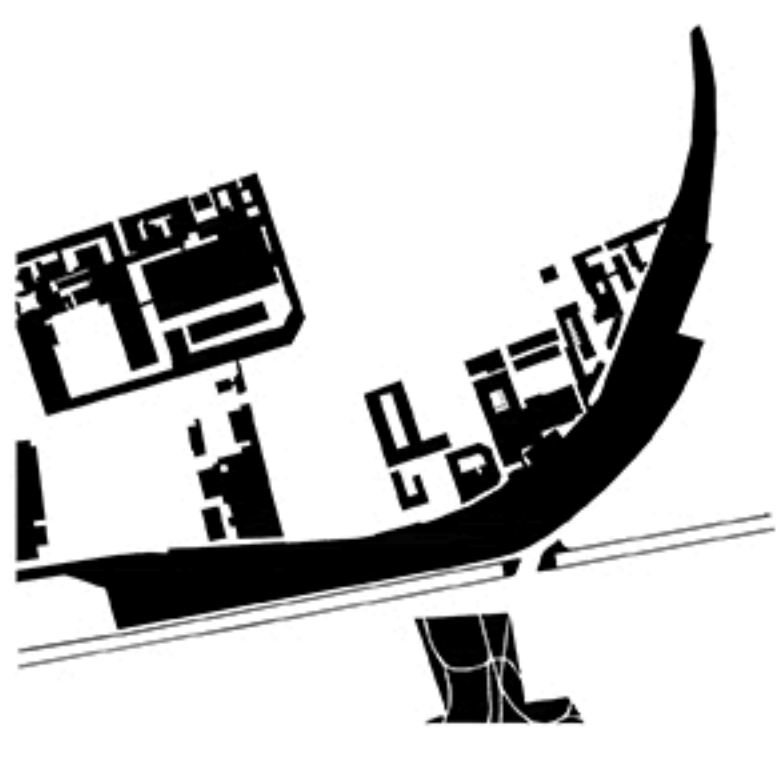
IL MARGINE

La caratteristica dell'area di progetto è la sua chiusura rispetto alla città. Un lungo muro di cinta delimita l'intero perimetro dello scalo ferroviario impedendo in questo modo l'attraversamento trasversale. Il ponte in ferro vicino alla stazione è quindi oggi l'unico punto di collegamento verso il quartiere di Tortona. Lo scalo ferroviario è un forte segno all'interno del tessuto urbano, una cesura inconfondibile.



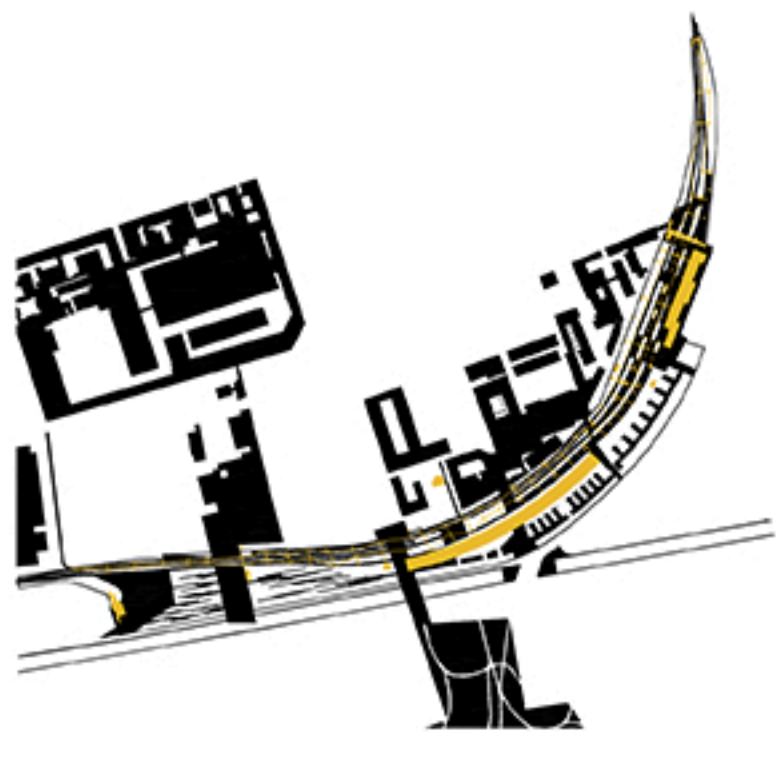
LA CESURA

Obiettivo del progetto è il dialogo fra città e parco attraverso la realizzazione di connessioni trasversali adesso negate. L'analisi del margine ha permesso l'individuazione di punti di particolare interesse, in corrispondenza dei quali la rottura del recinto consente passaggi ed interazioni tra verde ed urbano. In via Bergognone e in via Bugatti vengono abbattuti i muri sottolineando gli antichi collegamenti ferrei con le fabbriche adiacenti, rispettivamente l'Ansaldo e la Barattini & C. Allo stesso modo in via Solari viene creato un ingresso che collega il progetto all'esistente parco Solari in ricordo del vecchio tracciato dei binari che in passato proseguiva verso lo scalo Sempione. La presenza di luoghi pulsanti di vitalità come SuperStudio+ e Spazio 81 ha avuto come naturale conseguenza l'intervento del piano per creare una diretta relazione tra esso e il parco. I passaggi sono evidenziati al suolo con fuso di piastre in legno che attraversano trasversalmente l'area.



EMERGENZE

Una analisi del quartiere ha portato all'individuazione di luoghi di particolare interesse che collezionano con il parco per la creazione di un polo artistico. Lo scopo del progetto è quello di aumentare il numero dei canali di promozione dell'arte mantenendo un forte carattere pubblico sottolineato dall'accesso libero.



COLLABORAZIONE

Essenziali per mantenere viva la memoria della stazione una volta dismessi i pali vengono conservati e reinterpretati. Sono considerati i veri protagonisti del progetto, spiccano ed occupano tutto lo scalo circondato di acciuse stucche ed ammiratore. Ridipinti di giallo diventano sculture nel parco, permangono nella posizione originale ma il rapporto con il nuovo contesto li rende come oggetti vivi in grado di dialogare con l'osservatore. All'interno del Parco vengono identificati due elementi già presenti nello scalo che riprendono il valore di Landmark: il Ponte in ferro, ridipinto e adibito a pubblica galleria, rappresenta idealmente l'ingresso Nord e la Torre dell'acqua che collabora con il parco principale per concerti chiude il parco verso Sud. Il parco lineare a tema musicale viene realizzato ponendo particolare attenzione alla storia del luogo.

