

*Politecnico di Milano*  
*Scuola di Architettura Civile-BV*  
*Corso di laurea Magistrale in Architettura*

*dia-LOGOS*  
*Nuovi Scenari per una Città Possibile*

*Relatore*  
*Marco Stanislao Prusicki*

*Studenti Laureandi*  
*Greta Cevenini 782999*  
*Martina Cinelli 771607*

*Anno Accademico*  
*2012-2013*

# ***DIA-LOGOS***

## INDICE

<b>I.</b>	<b>ABSTRACT</b>	pag. 3
<b>II.</b>	<b>LA GENESI STORICA DEL LUOGO</b>	pag. 9
<b>III.</b>	<b>ANALISI ARCHITETTONICO PROGETTUALE</b>	pag. 45

# I. ABSTRACT

## INDICE

1. La Martesana nel complesso dell'idrografia milanese pag.4
2. Evoluzione morfologica dell'area pag.4
3. Nuovi Ordini urbani: la situazione contemporanea pag.5
4. diaLOGOS: nuovi scenari per una città possibile pag.6
  - 4.1. Elementi e funzioni
  - 4.2. L'edificio termale
  - 4.3. Altri edifici
  - 4.4. Linguaggio architettonico

Il progetto, partendo da considerazioni sul ruolo dell'architettura all'interno della città contemporanea e mosso dalla volontà di rispondere in modo alternativo alle contemporanee realizzazioni che stanno trasformando il volto di Milano, si inserisce in uno dei punti più delicati e critici del sistema urbano.

L'area considerata è infatti non solo sedime di alcune architetture di pregio che hanno contribuito a definirne i caratteri nel tardo Ottocento, ma comprende anche l'antico tracciato del Naviglio Martesana, importante corso d'acqua ormai tombinato, la cui potenziale riapertura costituisce un punto cardine dell'afflato progettuale.

## **1. La Martesana nel complesso dell'idrografia Milanese**

Il Naviglio della Martesana, anche noto come Naviglio Piccolo, in contrapposizione al precedente e più importante Naviglio Grande, è un canale navigabile lungo circa quaranta chilometri, di cui alcuni oggi interrati, che collega Milano al fiume Adda e la cui costruzione è iniziata nel 1460 per volere di Francesco Sforza.

Originariamente il Naviglio della Martesana scaricava le proprie acque nel Lambro e nel Seveso, arrestandosi alla Cassina de' Pomm, e solo con la modifica voluta da Lodovico il Moro nel 1496 il canale venne prolungato fino alla città.

Dopo aver superato la conca della Cassina de' Pomm, la Martesana raggiungeva quindi Porta Nuova, sottopassava la strada di circonvallazione (Ponte delle Gabelle) e i Bastioni (Tombon de San Marc), incontrava la Conca dell'Incoronata, formava il laghetto di San Marco ed infine raggiungeva la fossa interna dei Navigli.

Fino alla seconda metà dell'Ottocento a Milano giungevano, attraverso la Martesana, derrate alimentari, materiali da costruzione, manufatti ed utensili vari.

Da quando, nella seconda metà dell'Ottocento, il sistema dei trasporti fluviali decadde, sia per la lentezza dei viaggi che per la concorrenza delle ferrovie che per le scarse condizioni igieniche della fossa interna, la navigazione della Martesana venne sempre più accantonata.

Con l'avvento dell'automazione e dei trasporti su gomma, i navigli entrarono man mano in abbandono, e le loro acque utilizzate dalle industrie, che li inquinarono.

Dopo la copertura della fossa interna tra 1929 e 1930, lentamente decadde tutti gli altri navigli; il tratto interno alla città della Martesana stessa venne tombinato negli anni '60.

## **2. Evoluzione morfologica dell'area**

L'area di progetto, situata in un punto cruciale dell'espansione urbana in epoca moderna, ha subito e continua a subire nel tempo varie modificazioni di tipo morfologico e tipologico, ed è stata il sito di vari progetti di importanza storica ed architettonica.

Nella definizione dei caratteri dell'area, ruolo fondamentale svolge il Piano Fasana del 1876, che, avendo come obiettivo la riorganizzazione dello sviluppo urbano avvenuto in seguito all'annessione della fascia interna dei Corpi Santi alla città, prevede il prolungamento delle vie Cardano e Galvani, allora comprese tra Martesana e Sevesetto, seguendo un andamento parallelo al tracciato della vicina ferrovia.

Sarà proprio sulla via Galvani che verranno costruiti poi il *Pio Istituto Sordi di Milano* (1886) e la *scuola di*

via Galvani (1888).

Quest'ultima, concepita dall'architetto Camillo Boito, rappresenta una significativa testimonianza di una ricerca tipologica ed espressiva riguardante gli edifici pubblici; orientato verso la campagna, con lo stabilimento Pirelli alle sue spalle, si pone come elemento specifico di relazione tra la città e il suo territorio circostante.

Con il Piano Beruto del 1884, il primo piano regolatore della città, l'attenzione si sposta su via Copernico, sulla quale l'architetto Arpesani organizza l'*istituto S. Ambrogio dei Salesiani*, realizzato a più riprese tra il 1898 e il 1920.

Questo intervento distribuisce in due grandi corti articolate attorno all'edificio della chiesa un programma funzionale complesso che comprende sia tradizionali servizi parrocchiali che funzioni di istruzione e tempo libero per studenti e artigiani.

Un altro complesso destinato all'istruzione sull'onda dell'elettismo viene costruito in via Copernico all'incirca negli stessi anni, l'*istituto S. Vincenzo per i bambini deficienti*, ad opera di Alfredo Campanini.

Di notevole importanza per l'area è l'inaugurazione della Stazione Centrale, avvenuta nel 1931 per sostituire la vecchia stazione che sorgeva in piazza della Repubblica, e divenuta insufficiente a causa del notevole aumento del traffico ferroviario.

In pieno boom economico post-bellico, il Piano Regolatore del 1953 ha come oggetto la realizzazione del *Centro Direzionale*, alternativo al vecchio centro, e prevede, tra gli altri, la costruzione di due importanti grattacieli impostati sulla via Galvani, la *Torre Galfa* (Galvani+Fara) e il celebre *Grattacielo Pirelli*, chiamato affettuosamente Pirellone, architetture moderne tipologicamente e volumetricamente contrapposte alle precedenti architetture di stampo neoromanico.

Lo stesso Piano Regolatore prosegue la politica berutiana dell'eliminazione delle acque dal corpo urbano, realizzando la tombinatura della Martesana dal tratto del Ponte di Bastioni di Porta Nuova alla Cassina de' Pomm.

### **3. Nuovi ordini urbani: la situazione contemporanea**

Alle porte dell'Expo 2015, la città di Milano ha subito e continua a subire un apparentemente incessante processo di riorganizzazione e riqualificazione urbana. Se da un lato l'estetica contemporanea delle nuove realizzazioni gode di un forte impatto visivo e riconoscibilità, troppo spesso si fa ricorso ad un linguaggio e ad un modus operandi ben lontani dalle forme e dalle motivazioni che hanno, fino ad adesso, portato ad un susseguirsi di progetti radicati al territorio e alle sue peculiarità.

Il nuovo ordine urbano, improntato al gigantismo e allo sviluppo in altezza, tende a sottovalutare la storia e la tradizione come punti di partenza per il fare città.

Di notevole impatto è il Progetto Porta Nuova, un progetto che, sviluppandosi come opera di riqualificazione urbana di un'ampia area da tempo dismessa, si configura come uno dei più grandi cantieri attivi in Europa.

Gli edifici di progetto sono caratterizzati da una notevole tendenza alla verticalità e da un forte impatto architettonico.

Continuando la corsa iniziata con il progetto originario del Centro Direzionale, questo grande progetto ha come obiettivo la ricomposizione del tessuto urbano e lo sviluppo dei quartieri esistenti.

#### **4. diaLOGOS: nuovi scenari per una città possibile**

Nato dalle considerazioni sul ruolo dell'architettura nella città contemporanea e mosso dalla volontà di rispondere in modo alternativo alle recenti realizzazioni che stanno inevitabilmente trasformando un tessuto storico e denso di storia, diaLOGOS si inserisce in uno dei punti più critici della città. Le tendenze dell'architettura contemporanea, mosse da motivazioni di scala economica e di forte impatto visivo e formale, sembrano aver perso la volontà di relazionarsi con l'ambiente costruito circostante e di formare con esso un tutto coerente in grado di continuare la costruzione dei quartieri come un susseguirsi di progetti legati a ragioni storiche e territoriali. Prendendo in analisi riflessioni di terzi su una possibile riapertura del Naviglio Martesana lungo via Melchiorre Gioia e movimenti sociali e culturali che contrastano la terziarizzazione dell'area in favore di attività umane di aggregazione, il progetto cerca una mediazione formale con l'architettura tradizionale del quartiere e raccoglie la sfida di un'integrazione tra le attività scolastiche e culturali presenti nel contesto.

L'obiettivo è quello di ricreare e completare la "cittadella" che, iniziata con la costruzione del complesso dei Salesiani, ha dato carattere al quartiere sin dalla fine dell'800. Risulta così chiaro che il dialogo e la ricerca di un nuovo ordine diventano le parole d'ordine per la costruzione del progetto.

##### **4.1. Elementi e funzioni**

Il progetto si colloca principalmente all'interno dell'isolato in cui sorge l'istituto S. Vincenzo, trovandosi quindi a far parte di quella "cittadella" della cultura e dell'istruzione che ha contribuito a conferire uno specifico carattere all'area fin dal tardo Ottocento.

La scelta della posizione deriva dall'attuale presenza di un vuoto urbano, che rende l'isolato non concluso e rappresenta l'occasione per stabilire una gerarchia attraverso la forma architettonica ristabilendo la compattezza della cortina edilizia.

Presupposto fondamentale è la riapertura del Naviglio Martesana nel tratto interno all'area cittadina, ossia dai Bastioni di Porta Nuova a Cassina de' Pomm, in quanto elemento di qualità urbana e occasione per nuovi percorsi e spazi pubblici.

In linea generale il progetto prevede una serie di edifici che ricreano la cortina edilizia completando volumetricamente l'isolato.

Peculiarità dell'intervento è la volontà di creare un legame fondamentale tra le nuove architetture e quelle preesistenti attraverso la creazione di un percorso sopraelevato che collega al progetto l'istituto dei Salesiani, l'istituto Maria Consolatrice, la Torre Galfa e l'istituto scolastico di Via Galvani.

In questo senso tale percorso assume i caratteri di uno spazio pubblico che scardina la concezione classica del livello stradale come spazio di aggregazione privilegiato e ambisce a portare la quota della socialità ad un livello elevato ed integrato nella Cittadella.

Altro elemento fondamentale nella definizione del progetto è la creazione di un percorso a doppia quota lungo il Naviglio Martesana, la prima delle quali a livello stradale, mentre la seconda è quella propria della banchina del naviglio. Quest'ultima termina in una piazza a livello ipogeo, spazio pubblico dello stare, dal quale è anche possibile ricollegarsi alla via Copernico.

##### **4.2. L'edificio termale**

L'edificio principale, collocato all'angolo tra via Galvani e via Melchiorre Gioia, si configura come un edificio con funzione termale, la cui definizione parte dallo studio e dall'analisi di tale tipologia come possibile funzione urbana qualificante.

Se a livello stradale l'interno dell'edificio si configura come spazio di accoglienza attraverso una spaziosa

hall di ingresso, ad un livello ipogeo viene sviluppato un percorso termale vero e proprio, comprensivo di vari ambienti in successione che, partendo da una vasca affacciata direttamente sull'acqua della Martesana, prosegue con vasche termali organizzate in uno spazio centrale a doppia altezza da cui l'esperienza dell'edificio si può configurare attraverso due momenti. Il primo di essi conduce ad una vasca collocata all'interno di un volume piramidale, uno spazio introverso e metafisico che nega ogni rapporto con l'esterno se non attraverso l'apertura posta alla sua sommità, che comunica con il cielo e, idealmente, con l'infinito.

Dall'esterno la piramide si presenta come un grande tronco di cono, reminiscente sia delle ciminiere industriali che caratterizzavano l'area nel periodo ottocentesco, che della tradizione italiana che ha fatto proprio forme assolute ed archetipiche.

Ulteriori spazi termali si organizzano attorno ad un patio aperto, ed assumono i caratteri della caverna e della scoperta, in cui la luce filtrata dalle aperture definisce suggestive zone d'ombra che evidenziano i volumi e gli spazi.

Al piano ipogeo trovano collocazione anche ambienti dedicati ad attività contingenti, come aree massaggi e zone di riposo, e i relativi spogliatoi.

Il percorso termale è fiancheggiato da un volume vetrato che, attraversando l'edificio nella sua interezza, si configura come un ampio cannon-lumiere in cui trovano posto le rampe di scale che collegano tra loro i vari livelli dell'edificio.

Il livello superiore dell'edificio ospita una vasca natatoria e, trovandosi allo stesso livello del percorso pubblico sopraelevato, si configura principalmente come spazio sportivo dedicato agli istituti adiacenti.

#### **4.3. Altri edifici**

Oltre all'edificio termale, il progetto prevede un edificio affacciato su via Melchiorre Gioia, che si configura come una biblioteca, funzione di utilità pubblica ma anche di pertinenza con gli edifici scolastici adiacenti, per i quali si presenta come occasione di integrazione delle attività.

Tale edificio presenta al piano ipogeo una funzione di ristorazione pubblica affacciata sulla piazza giardino a contatto con l'edificio termale e con la Martesana.

Altro elemento di riguardo è il basamento creato in corrispondenza della Torre Galfa, un volume contenente funzioni espositive e spazi per creazioni artistiche, come laboratori ed aule, sale conferenze e studi. Tali funzioni sono state prese in considerazione a partire dalle manifestazioni tenutesi nel Maggio 2012 all'interno della Torre stessa, rivolte al tema dei luoghi in disuso o abbandonati, che hanno messo in luce le dinamiche speculative della città e l'incapacità delle istituzioni di recepire in maniera critica tali fenomeni.

Degna di nota la partecipazione del premio Nobel Dario Fo, che, con un appassionato discorso, ha sostenuto ed incoraggiato il movimento.

#### **4.4. Linguaggio architettonico**

Fondamentale per la definizione del progetto è stata la scelta del linguaggio architettonico. I volumi e le forme sono state portate avanti tenendo a mente la necessità di ricucitura con un contesto che oggi si presenta privo dell'unitarietà che precedentemente lo caratterizzava come quartiere rivolto principalmente all'istruzione e alla cultura. L'ecllettismo e la stratificazione architettonica coevi vedono la compresenza nel raggio di poche centinaia di metri di stili e tipologie tra loro apparentemente diacroniche, dal neoromanico di Botio, allo stile moderno dei grattacieli, all'austerità della Stazione, alle linee sinuose del Palazzo Lombardia.

La scelta è ricaduta quindi su volumi e forme il più possibile puri, che riportando nell'insieme un'idea di uniformità ed assoluto, fossero però legate alla dinamicità dei flussi della città, attivata dalla disposizione delle funzioni ai diversi piani e coadiuvata dalla riapertura della Martesana.

Gli edifici di progetto si presentano come monoliti compatti in cui le aperture sono trattate come scavi in una superficie continua. Quest'ultima è matericamente composta da mattoni, materiale scelto sia per il legame

con le preesistenze adiacenti che per perpetuare la tradizione di alcuni illustri edifici della città, tra cui la Basilica di S. Ambrogio, l'Accademia di Brera e il Palazzo dell'Arte.

L'eclittismo degli edifici circostanti, che fanno della duplicità materica e cromatica il loro specimen, viene ripreso attraverso la creazione di un elemento materico che, partendo dai percorsi sopraelevati, arriva fino al suolo in una successione di pilastri che racchiudono e scandiscono la successione dei volumi e legano tra loro i vari edifici di progetti e di contesto tra loro collegati.

L'accostamento ai materiali e ai metodi della tradizione e l'assunzione di forme senza tempo e universali, ambiscono a costituire un momento di dialogo e creazione di ordine all'interno di uno scenario variegato e composto da elementi tra loro apparentemente inconciliabili.

L'esigenza della forma e di una mediazione tra passato e attualità sono stati i criteri che hanno guidato la definizione del linguaggio architettonico dell'intervento.



## II . GENEALOGIA DEL LUOGO

### INDEX

- 1. IL NAVIGLIO DELLA MARTESANA** pag.10
  1. 1457. Il progetto di Francesco Sforza per l'apertura di un nuovo corso d'acqua in Milano;
  2. 1470. La conca di Gorla e la Martesana navigabile;
  3. 1491. Il contributo leonardesco e i progetti per le conche;
  4. Inizio XIX sec. La testimonianza del Bruschetti;
  5. 1800. L'avvento della ferrovia e il progressivo abbandono delle via d'acqua;
  6. 1884. Beruto e la copertura della fossa interna;
  7. La tombinatura del canale Martesana;
  
- 2. IL PIANO FASANA E LA VIA GALVANI** pag.18
  1. 1857. La prima stazione centrale;
  2. 1876. Il Piano Fasana;
  3. 1872. Gli stabilimenti Pirelli;
  4. 1886. Il pio Istituto Sordi di Milano;
  5. 1888. Camillo Boito e la scuola di via Galvani
  
- 3. IL PIANO BERUTO E LA VIA COPERNICO** pag.30
  6. 1886. Il Piano Beruto;
  7. 1898-1920 Istituto S.Ambrogio dei Salesiani
  8. Istituto S.Vincenzo;
  
- 4. IL PIANO DEL '53 E IL CENTRO DIREZIONALE** pag.35
  9. Le premesse del Piano Albertini;
  10. Il nuovo PRG e il centro direzionale;
  11. La torre Galfa e il grattacielo Pirelli
  
- 5. EXPO 2015 E IL PROGETTO PORTA NUOVA** pag.41
  12. Expo 2015 e Il progetto Porta Nuova
  
- 6. NUOVI SCENARI PER UNA CITTA' POSSIBILE** pag .42
  6. Progetto Boatti
  7. Il fenomeno Macao

## **1. IL NAVIGLIO MARTESANA**

### **Il progetto di Francesco Sforza per l'apertura di un nuovo corso d'acqua in Milano**

#### **Da “*Milano dei navigli*”, Piero Gadda Conti, 1965**

[...] Quando <<la>> Martesana (o <<il>> Martesana? Gli autori sono divisi su questo punto...!) fu iniziata, doveva diventare, in ordine di importanza, il secondo naviglio: il compagno orientale del Naviglio Grande. Quello derivato dal Ticino e questo dall'Adda. Con ciò i due grandi fiumi, tra cui sorge Milano, avrebbero entrambi contribuito a portare forza motrice, vita, ricchezza. [...]

[...] Francesco sforza [...] voleva illustrarsi, e lo fece, con queste opere pubbliche, mentre l'allegria finanza di quei nobili intellettuali, anche se animati dalle migliori intenzioni, avrebbero portato Milano solo al fallimento. [...]

[...] Questo era, dunque, il nuovo padrone, che nel 1457 dispose si costruisse, da Trezzo al margine della città, la Martesana, nominando suo commissario per questa lodevole impresa Rosino Piola, e affidando il progetto a quell'architetto Bertola da Novate che ritroveremo ad ogni piè sospinto nella storia delle costruzioni idrauliche del periodo sforzesco.

La Martesana, all'origine, doveva essere probabilmente (come il Ticinello primo progenitore del Naviglio Grande) solo un canale irriguo. Questa è stata, del resto, la storia di quasi tutti i navigli milanesi: prima nati per l'agricoltura e successivamente adattati alla navigazione interna.

Otto anni dopo la costruzione un decreto di Bianca Maria detta norme sulla derivazione di acque a scopo agricolo: il che fa ritenere che nel 1465 un primo tracciato del canale fosse già terminato. Questa prima Martesana non entrava in città ma si scaricava nel Seveso e, con le acque di questa, nel Redefossi.

Il duca Francesco morì l'8 marzo del 1465, dopo 15 anni di operosa signoria, e gli succedette il conte di Pavia, Galeazzo Maria Sforza, figlio di Bianca Maria e sposo di Bona di Savoia. [...]

#### **Da “*I Navigli Milanesi : storia e prospettive*”, di Toti Celona e Gianni Beltrame, Milano : Silvana editoriale, 1982**

L'idea di un canale che collegasse Milano all'Adda cominciò a prendere forma a metà circa del secolo XV.

Accogliendo le proposte di un consorzio di privati cittadini, il duca Filippo Maria, ultimo dei Visconti, approvò infatti il piano di scavo del nuovo canale, con un decreto del 3 giugno 1443. Il primo progetto era però limitato a un'opera che servisse sia per l'irrigazione dei campi coltivati sia per fornire ai mulini la necessaria forza motrice; non tanto alla navigazione. [...]

[...] ma già il Visconti aveva previsto di far diventare quel semplice canale un vero e proprio naviglio che portasse a Milano. [...]

[...] i relativi lavori non vennero però iniziati con tempestività; e quando nel 1447 morì Filippo Maria Visconti, non erano ancora cominciati. Solo dieci anni dopo il nuovo duca di Milano Francesco Sforza, dava il via agli scavi, di cui nel frattempo aveva affidato la direzione all'ingegnere Bertola da Novate[...]

#### **Da “*Milano. L'anomalia di Porta Nuova*” di Giovanni Cislighi**

[...] L'area di Porta Nuova assume un ruolo centrale, nel grande progetto rinascimentale di collegamento delle acque dell'Adda con quelle del Ticino, per definire attorno alla città un vero e

proprio porto anulare.

Nel 1457-60 infatti, Francesco Sforza fa costruire dall'ingegnere Bertola da Novate il Naviglio della Martesana, già ideato, nel 1443, da Filippo Maria Visconti. [...]

### **1470. La conca di Gorla e la Martesana navigabile**

**da “*Milano dei navigli*”, Piero Gadda Conti, 1965**

[...] Galeazzo Maria non fu un gran principe. Fu scialacquatore intollerante: un tiranno poco intelligente: ma, nei riguardi della Martesana, ebbe il merito di farla trasformare in un canale navigabile. Si ha notizia che nel 1470 venne costruita a questo scopo la conca di Gorla.

I lavori iniziati per la costruzione della Martesana risultano assai più aspri del previsto. Le rocce erano dure e si scheggiavano; i lunghi tratti si dovettero costruire pensili, con forte dispendio; le acque spesso si perdevano per assorbimento e si dovettero lastricare i fondali, con largo impiego di calce e di bitume e di quanto di meglio suggerivano le tecniche costruttive di quei tempi. Si dovette erigere per tutto il percorso un robusto argine che servisse da strada alzaia ai navicellai, per il rimorchio controcorrente delle barche con l'unico sistema allora possibile: il faticoso traino affidato a gruppi di robusti cavalli. Il canale, che comincia attualmente con la chiusa di derivazione che attraversa obliquamente l'Adda a valle del castello di Trezzo[...], si snoda a mezza costa, seguendo la valle e l'andamento del fiume sulla riva destra, fino a Cassano d'Adda. A questo punto svolta bruscamente verso Milano, tocca Gorgonzola, dove sorpassa il torrente Molgora, e, a Crescenzago, sorpassa il Lambro. Alla Cascina dei Pomi si aveva una conca, che venne poi modificata, quando si apportarono al canale anche altri miglioramenti. [...]

**Da “*I Navigli Milanesei : storia e prospettive*”,**

**di Toti Celona e Gianni Beltrame, Milano : Silvana editoriale, 1982**

[...] I primi lavori, dall'Adda fino al fiume Seveso, furono realizzati in 8 anni. Ma ne occorsero altri sei prima di rendere navigabile questo tratto: nel 1471, quand'era Duca Galeazzo Maria. L'intero percorso fu infine realizzato nel 1496, sotto Ludovico il Moro, con l'arrivo degli scavi alla periferia di Milano e il congiungimento del Naviglio con la cerchia interna della città.

**Da “*Milano. L'anomalia di Porta Nuova*”**

**di Giovanni Cislighi**

[...]Esso [il Naviglio Martesana] diventa navigabile nel 1471 con la costruzione di una conca a Gorla, dove le acque dell'Adda confluiscono nel Sevesetto prima di entrare in città.

Nel 1496 Ludovico il Moro apre il nuovo alveo del Naviglio di S.Marco, tra la fossa interna e il Redefossi. In tal modo il Sevesetto, reso anch'esso navigabile, può collegare la Martesana alla fossa interna e tramite questa al Naviglio Grande, definendo lungo le mura medioevali, un porto anulare caratterizzato da un sistema di depositi e magazzini detti “Sciostre”. [...]

[...]la distruzione del convento di S.Angelo rende possibile l'apertura in rettilineo di un nuovo cavo della conca della Cassina dei Pomi al Monastero dell'Incoronata. Esso venne deliberato dai prefetti delle fortificazioni nel 1554, per rettificare l'ultimo tratto della Martesana che ancora utilizzava l'antico alveo del Sevesetto. Cinque anni dopo venne data in appalto anche la costruzione del tombone, realizzando così, a spese della comunità di Milano, il collegamento diretto della Martesana con il naviglio di S.Marco. tali opere si completarono nel 1564; al precedente alveo del Sevesetto venne lasciato il compito di scaricare le acque di piena nel Redefossi.

lungo il nuovo cavo della Martesana, alla sinistra del canale, tra l'antico redefossi e il nuovo

bastione, venne costruito un piccolo edificio per il prelevamento del dazio, detto Gabella del Sale che presentava un portico sul fronte nord, mentre a sud veniva affiancato dal ponte delle Gabelle sulla Martesana, detto anche ponte del Gomito. [...] Venne costruito nel 1566 per liberare la Fossa interna dalle acque di piena del torrente Seveso e del Naviglio della Martesana. [...]

Il nuovo tracciato della Martesana condotto sul prolungamento del Naviglio di S.Marco intercetta nel suo percorso la strada per Monza e la Valassina. [...]

#### **da “*Milano dei navigli*”, Piero Gadda Conti, 1965**

Conclusioni di Luca Beltrami: “ da quanto si è detto risulta dunque nettamente che i lavori della Martesana ebbero due periodi – dei quali il primo è anteriore alla venuta di Leonardo a Milano, - ed è quello dei lavori da Trezzo a Milano ad opera del Bertola di Novate. L'altro periodo, invece, posteriore alla partenza di Leonardo per la Francia, è quello che riguarda gli studi ed i tentativi fatti dal Della Valle e del Missaglia descritti da Carlo Pagnano nel 1520”.

Vi furono piogge di gride perchè due giorni alla settimana il naviglio venisse lasciato in pace permettendo al livello dell'acqua a salire abbastanza perchè i barconi potessero muoversi. Nel 1571 un magistrato, Filiodone, dispose nuove opere all'incile per aumentare il volume della derivazione dall'Adda e fece ricostruire quel ponte-canale a tre arcate di pietra, che permetteva al naviglio di sorpassare il torrente Molgora: opera, a quei tempi, unica nel suo genere. Dopo tre anni di lavoro nel 1574 si poté riaprire il canale al passaggio dei barconi.

Tra l'incile ed il Tombone di San Marco la Martesana percorreva quasi 39 chilometri; ventotto ponti l'attraversano: l'unica conca era quella detta della Cascina dei Pomi.

#### **Da “*I Navigli Milanesi : storia e prospettive*”, di Toti Celona e Gianni Beltrame, Milano : Silvana editoriale, 1982**

[...]Una volta terminata la nuova opera i governanti si preoccuparono di regolarne minuziosamente l'uso. Troviamo disposizioni precise in una grida del 19 settembre 1505, riferite al transito, al commercio e alla manutenzione. [...]

[...] Qualche anno più tardi, nel 1510, il regolamento generale della Martesana venne riformato: il canale fu dato in appalto per nove anni e in questo tempo gli assegnatori dovevano garantirne la navigabilità[...]Nel 1515 il governatore Massimiliano Sforza vendeva alla città di Milano il Naviglio Grande e la Martesana. [...]

[...]Negli ultimi decenni del XVI secolo il traffico commerciale sulla Martesana era intenso[...]La Martesana non era soltanto navigazione o forza motrice per i mulini: un'altra importante funzione vi si svolgeva, l'estrazione di sabbia[...]Costante preoccupazione dei governatori spagnoli fu in tal caso mantenere alle acque il livello necessario alla navigazione, garantire la stabilità degli argini e il non facile equilibrio fra canale e fiumi attraversati. [...]

[...]è dunque evidente che le autorità spagnole avevano molto a cuore la Martesana, e i commerci e le attività che vi si svolgevano. Ciò anche perché come scrive il Bruschetti “ l'oggetto del Naviglio della Martesana nel rapporto della navigazione non fu semplicemente di unire Milano all'Adda. Ma anche di servire alla più estesa comunicazione per acqua da Milano al lago di Como per mezzo di altre opere progettate da farsi intorno a quel fiume”. [...]

[...] La stessa attenzione vi portarono i successivi dominatori del Milanese, gli Austriaci che ripresero anzi i piani per le grandi opere pubbliche e si trovarono di fronte al problema di risistemare l'intera rete di comunicazioni fluviali. [...] alla Martesana non furono apportate variazioni. [...] Unico neo da risolvere rimanevano le inondazioni del Lambro e del Seveso. [...]

#### **1491. Il contributo leonardesco e i progetti per le conche**

### **da “*Milano dei navigli*”, Piero Gadda Conti, 1965**

[1491] Questo periodo è anche quello dell'operoso soggiorno a Milano di Leonardo da Vinci. Gli è stata attribuita da alcuni, addirittura, la paternità della Martesana, nonché l'invenzione delle conche che ancora si dicono “leonardesche”.

Quanto al canale della Martesana sappiamo per certezza che è il progetto del Bertola di Novate per iniziativa di Francesco Sforza è del 1457, e risulta da documenti inoppugnabili che nel 1465 la duchessa Bianca Maria si occupava già di venderne le acque: e mancavano ancora circa diciotto anni alla prima venuta di Leonardo alla corte di Lodovico il Moro.

Dopo la partenza di Leonardo la Martesana cadde in grande abbandono. Durante la dominazione spagnola il fiscolesimo e il disordine amministrativo [...] avevano reso il canale impraticabile. Ciò accadeva soprattutto perché i frontisti, con o senza precisi diritti di derivazione sottraevano le acque del naviglio per irrigare le proprie terre.

Diresse i lavori, che Ludovico il Moro diresse con particolare interesse, l'ingegnere ducale Bartolomeo Della Valle; e pare vi abbia influito Leonardo da Vinci, che già per conto del governo milanese si era occupato del Naviglio di Paderno. [...]

### **Da “*Milano. L'anomalia di Porta Nuova*” di Giovanni Cislaghi**

[...]In questa occasione vorrei però portare l'attenzione sull'area di Porta Nuova, cercando di interpretare quanto Leonardo disegna in questa parte di città. [...]

[...] Tra la Porta Nuova e la Porta Cumana medioevale[...]vengono riportati nello schizzo due nuovi tracciati, chiamati nel disegno del Codice Atlantico “Navilio” e “strada Nova”, corrispondenti al Naviglio di S.Marco e all'attuale corso di Porta Nuova. All'esterno dell'ultima cerchia il Sevesetto lascia la strada per Monza prima di confluire nel Redefossi tramite una Conca, sulla quale converge anche un ultimo tratto rettilineo della Martesana, da lui progettato.

### **Inizio XIX sec. e La testimonianza del Bruschetti;**

### **Da “*Milano. L'anomalia di Porta Nuova*” di Giovanni Cislaghi**

[...]Nella città neoclassica, a Porta Nuova, le manifatture, i ponti e le altre opere idrauliche danno espressione monumentale alla presenza dell'acqua e al suo utilizzo.

Già nel secondo settecento, tra Porta Nuova e Porta Comasina, la grande ricchezza di acque determinò a formazione di una vera e propria “zona industriale”, dove a fianco delle manifatture tessili, assunsero un'analogia importanza le attività produttive di monopolio. [...]

[...]A fine Settecento i grandi interventi dell'architetto Piermarini nel settore di Porta Orientale arrivano ad interessare anche l'area di Porta Nuova.

nella trasformazione dei bastioni in pubblici passeggi i corpi avanzati prima esistenti nel tratto tra Porta Nuova e Porta Orientale, scompaiono perché assorbiti nello spessore uniforme del tronco di bastione previsto dal progetto di Giuseppe Piermarini nel 1789. [...]

[...]Il secondo baluardo angolare, a destra della Porta Nuova, viene poi demolito per ampliare il Redefosso dalla Martesana a Porta Nuova, in corrispondenza del deviatore che ne regola l'alimentazione, mentre sopra i frontali del tombone di S.Marco, al piano del bastione e ad difesa dei passeggeri, si innalzano due lunghe balastrate in pietra.

In epoca Napoleonica l'attenzione si concentra soprattutto su Porta Nuova con la ripresa del disegno cinquecentesco, finalizzato a dare uno sbocco territoriale al corso di Porta Nuova. Questo progetto, che integra e sviluppa il piano della Commissione d'Ornato del 1807, viene rappresentato nella pianta di Milano degli Astronomi di Brera del 1810, come già realizzato e ad esso fanno riferimento alcuni importanti progetti architettonici di quegli anni. [...]

**Da “*I Navigli Milanesi : storia e prospettive*”,  
di Toti Celona e Gianni Beltrame, Milano : Silvana editoriale, 1982**

[...] Scrivendone al principio del secolo XIX, Il Bruschetti avanzava, per la prima volta, la proposta di una modifica di una modifica dell'ultimo tratto della Martesana. “Così per evitare gli inconvenienti derivanti dalle piene del Lambro, del Seveso e di altri minori torrenti che attraversano la linea del Canale Martesana fra il suo incile a Concesa ed il termine a Milano, si sono riproposte più volte le fabbriche di alcune botti e ponti-canali in una luce proporzionata al necessario sfogo e nella forma adatta alle particolari circostanze dei casi. Non si vorrebbe trascurare all'occasione nemmeno un'utile riforma dell'ultima tratta del Naviglio stesso della Martesana che di sotto del sostegno della Cassina de' Pomi e presso all'incontro del torrente Seveso non lascia tutta la desiderabile comodità alla navigazione per motivo di eccessiva pendenza”. [...]

[...] Del prolungamento in rettilineo del Corso di Porta Nuova all'esterno dei bastioni non ci sarà più traccia.

troverà invece attuazione il progetto di una nuova circonvallazione, esterna ai bastioni (1816), che da Porta Nuova, con un ponte sul Redefossi, permetterà di raggiungere il nuovo ponte delle Gabelle, ricostruito sulla Martesana di fronte al Tombone, al termine della strada per Monza.

### **1800. L'avvento della ferrovia e il progressivo abbandono delle vie d'acqua**

**Da “*Milano. L'anomalia di Porta Nuova*”  
di Giovanni Cislighi**

[...] Nella trasformazione ottocentesca di Porta Nuova i nuovi tracciati ferroviari e la presenza dell'acqua sostengono lo sviluppo industriale e caratterizzano numerosi edifici pubblici per la vita collettiva delle diverse classi sociali.

La prima ferrovia, inaugurata a Milano nel 1840, elesse per suo tracciato quello dell'antica Strada Postale e tagliò a livello la via Militare. Si trattava della linea Milano-Monza, progettata dall'ingegnere Giulio Sarti con una stazione di testa, progettata dall'Ing. Giovanni Milani, situata al Ponte delle Gabelle, fuori Porta Nuova, dove giunge il Naviglio della Martesana e da dove partiva la strada postale per Sesto e Monza. [...]

[...] Questa intersezione di correnti di traffico ferroviario e stradale permarrà fino a quando il suo braccio più antico, scomparirà nei lavori per la nuova stazione centrale (1931).

**Da “*I Navigli Milanesi : storia e prospettive*”,  
di Toti Celona e Gianni Beltrame, Milano : Silvana editoriale, 1982**

[...] Ogni singolo ramo non era esente da particolari e specifici difetti che influenzavano direttamente le condizioni e i tempi della navigazione. Per i due rami più importanti, Naviglio Grande e Martesana, agivano tra le maggiori difficoltà la navigazione dei tratti fluviali dai laghi all'incile, sia in discesa (correnti, “rasse” o “ravie”, ostacoli fissi, come traverse, pannelli, mulini, ecc.) sia in salita (forti correnti che costringevano i convogli a risalire vuoti o semivuoti), sia ovviamente per le periodiche e turbolente piene e per le magre. [...]

[...] Il sistema nell'800 aveva iniziato ad entrare in crisi proprio nel suo centro strategico. In Milano, come diremo in seguito, l'intrecciarsi di motivazioni igieniche, urbanistiche e di mobilità interna, avevano innescato il tema della chiusura della Fossa e messo in opera, verso la fine del secolo, le prime coperture. [...]

[...] non è solo il governo austriaco [...] a privilegiare il trasporto ferroviario rispetto a quello via acqua, ma sarà soprattutto la politica della monarchia sabauda, dopo l'Unità, volta a incentivare in Lombardia [...] ogni iniziativa ferroviaria”

[...] a partire dalla data convenzionata del 1840 [...] dà il via alla “Imperial Regia Privilegiata Strada Ferrata Milano-Monza”, alla fine del secolo si costruisce quasi tutto il sistema ferroviario nazionale che però nell'alta Italia e in Lombardia in particolare si viene a completare nelle sue linee portanti essenziali circa un decennio prima.

La concorrenza delle ferrovie [...] ai Navigli non è ovviamente immediata anche se di progressione sicura, così che il diminuire delle merci trasportate via acqua procede a sbalzi con anche qualche punta di ripresa.

### **Da “MZ2”**

**a cura di Giorgio Fiorese, Comune di Milano ufficio editoriale, 1987**

E' pressochè concorde il giudizio che il 1840 e gli anni immediatamente seguenti abbiano costituito per l'economia industriale lombarda “ il momento di avvio di mutamenti di qualche rilievo, anche se notevolmente diluiti nel tempo, e che interessano soprattutto il setificio nel comasco e nel bergamasco, il cotonificio nel milanese( vale a dire lungo la valle dell'olona e a Monza), la siderurgia nel lecchese , per citare solo i fatti di maggiore evidenza”, a cui si possono aggiungere i primi tentativi nei settori chimico e meccanico a Milano e nel suo suburbio. Avvenimento emblematico delle aspirazioni a un processo economico e tecnico è, proprio nel 1840, l'inaugurazione della ferrovia Milano-Monza, la seconda in Italia dopo la Napoli-Portici, entrata in funzione l'anno prima.

Gli inizi del breve tronco, che nel tratto più vicino alla città si affiancava con naturalezza alla Martesana e alla strada monzese, non furono promettenti. [...]

[...] Nel 1845 si apriva il tronco per Treviglio (parte della linea per Venezia, completata solo nel 1857), con modesta stazione fuori Porta Tosa; nel 1850 il prolungamento della Milano-Monza fino a Camerlata presso Como rendeva necessaria una nuova, più ampia stazione, che si affiancava lungo la strada postale a quella preesistente; nel 1858 entrava in esercizio la Milano-Rho- Magenta, allacciata alla linee piemontesi l'anno seguente, cinque giorni prima dell'ingresso in città di Vittorio Emanuele II e Napoleone III, mentre le due stazioni di Porta Nuova e Porta Tosa erano raccordate da un tronco provvisorio lungo la circonvallazione dei bastioni.

### **Da “ I Navigli Milanesi : storia e prospettive “,**

**di Toti Celona e Gianni Beltrame, Milano : Silvana editoriale, 1982**

[...] La concorrenza è di diversi ordini: un primo quello di contrapporre un sistema complessivamente più efficiente ad un sistema in via di obsolescenza tecnologica [...]

A volte la concorrenza delle linee ferroviarie o tranviarie a vapore giunge ad essere in diretto, frontale, e visivo confronto [...] come [...] per la Martesana, con la prima trenovia Italiana Milano-Gorgonzola-Vaprio a trazione animale, poi a vapore, inaugurata nl 1878, ovvero lo stesso percorso dell'altro famoso “barchett”

### **Il primo piano Beruto e la copertura della fossa interna**

## **Da “Milano. L’anomalia di Porta Nuova”**

**di Giovanni Cislaghi**

[...]Alla fine dell’Ottocento, con l’approvazione del Piano Beruto, inizia a Milano una fase di negazione e di smantellamento del sistema delle acque, viste ormai come ostacolo alla modernizzazione della città, come problema igienico sanitario, come sistema obsoleto dal punto di vista delle funzioni infrastrutturali legate al trasporto delle merci. La tombinatura del Sevesetto è la diretta conseguenza del Piano Beruto e fa parte di un piano più generale di eliminazione delle acque dal corpo urbano.

Scrivendo il Beruto nella relazione al piano: “ nei rapporti dell’igiene il Piano contempla il dislocamento dell’Olona e la tombinatura di molti canali tra i quali si citano per importanza il Redefossi, il Seveso, il Borgognone, la Vettabbia, in quanto scorrono aperti lungo alcune vie della città. Dipendentemente dalla progettata tombinatura essi scomparvero dai tipi per figurare quali zone stradali”. Il Sevesetto si trasforma così nelle vie Fabio Filzi e Galileo Galilei.

La soppressione del Naviglio interno e la “ trasformazione della zona della fossa nella più bella, continua ed elegante via anulare della città” è solamente rinviata. Ci penserà la podesteria fascista nel 1929-30.

Beruto ritiene anche necessario lo spianamento dei bastioni e l’eliminazione dei passeggi in quota, dal momento che essi “costituiscono una reale barriera attraverso la città e un serio ostacolo alla sua espansione”. [...]

[...]la conservazione del rilevato dei bastioni, in corrispondenza del Tombone di S.Marco che permetteva l’ingresso in città della Martesana, costituisce ancor oggi, nell’area di Porta Nuova, il segno più evidente della presenza di questo canale. [...]

## **La tombinatura del canale Martesana**

**da “Milano dei navigli”, Piero Gadda Conti, 1965**

E così la Martesana arrivò fino ai nostri giorni: recentemente il tratto urbano ( via Melchiorre Gioia) è stato ricoperto per le stesse ragioni di viabilità che nel '29 avevano portato alla copertura della fossa interna.

**Da “I Navigli Milanesi : storia e prospettive “,**

**di Toti Celona e Gianni Beltrame, Milano : Silvana editoriale, 1982**

[...]un rilancio della navigazione interna deve fare però [...] i conti con una enorme espansione ed affermazione del trasporto privato su gomma e su strada che incomincia a sua volta a fare concorrenza alle ferrovie grazie anche a una veloce, politicamente privilegiata, costruzione del sistema autostradale nazionale e ad un contemporaneo mancato ammodernamento delle ferrovie [...]

## **Da “Milano. L’anomalia di Porta Nuova”**

**di Giovanni Cislaghi**

[...] Il Piano Regolatore del secondo dopoguerra prosegue la politica berutiana dell’eliminazione delle acque dal corpo urbano, realizzando la tombinatura della Martesana già prevista dal Piano Albertini. [...] Il piano ridefinisce integralmente anche i caratteri della nuova via Melchiorre Gioia, aperta lungo il tracciato della Martesana, dilatando la precedente sezione stradale, attraverso un riallineamento del lato orientale che presuppone l’abbattimento delle cucine economiche e della Cascina Isolabella[...].



**Da “*I Navigli Milanesi : storia e prospettive*”,  
di Toti Celona e Gianni Beltrame, Milano : Silvana editoriale, 1982**

[...] la Martesana funziona ancora per un po' fino al 1955, da Vimodrone a Greco, finché nel 1958, viene cancellata dall'elenco delle vie navigabili.

**Da “*I Navigli Milanesi : storia e prospettive*”,  
di Toti Celona e Gianni Beltrame, Milano : Silvana editoriale, 1982**

[...] in Milano tra il 1961 e il 1969 si copre anche il tratto di Martesana dal Ponte dei Bastioni di Porta Nuova alla Cassina de' Pomm (via Melchiorre Gioia) [...]

**Da “*Milano. L'anomalia di Porta Nuova*”  
di Giovanni Cislighi**

[...] Il piano regolatore del secondo dopoguerra prosegue la politica berutiana dell'eliminazione delle acque dal corpo urbano, realizzando la tombinatura della Martesana, già prevista dal piano Albertini. E anche il nodo idraulico al ponte delle Gabelle verrà, nel 1970, completamente coperto. [...]

## 2. IL PIANO FASANA E LA VIA GALVANI

### 1857. La prima stazione centrale

#### **Da “Milano. L’anomalia di Porta Nuova”**

**di Giovanni Cislighi**

[...] Ai primi tracciati ferroviari con stazioni di testa seguì, nel 1857, la scelta di unificare, in una sola grande stazione, tutto il servizio passeggeri e di far confluire le diverse provenienze lungo una cintura in rilevato che avvolse tutta la città, entrando necessariamente in conflitto con la trama e la portata delle vie regionali.

A settentrione quella cintura ferroviaria, collocata a a poca distanza dalle mura cittadine, sopra un esteso rilevato, influirà fortemente sulle relazioni territoriali, determinando una situazione del tutto nuova.

La Comasina e la Valassina vennero interrotte e deviate sulla via Farini, detta Comasina Nuova, mentre la strada postale per Monza venne soffocata da un manufatto insufficiente. Due massicci viadotti in muratura e granito attraversano il canale Martesana, mettendo in comunicazione lo scalo delle merci a grandi velocità lungo il rettilineo ferroviario, tra il Cimitero e il Lazzaretto. Ma essendo il rilevato ferroviario di poco sopraelevato sul piano circostante, si rendono necessari profondi sottopassi per l’attraversamento della nuova Comasina e dell’antica Monzese, con gravi danni per la circolazione.

La presenza della ferrovia e la possibilità di sfruttare l’energia idraulica fornita dalla Martesana, alla Cascina dei Pomi e nell’ultimo tratto del canale, sono la base di un nuovo sviluppo industriale dell’area di Porta Nuova, esterna alla cintura ferroviaria.

#### **Da “MZ2”**

**a cura di Giorgio Fiorese, Comune di Milano ufficio editoriale, 1987**

Il dibattito sull’ubicazione di una stazione centrale a cui facessero capo le varie linee si era già concluso nel 1857 con la scelta di una stazione di transito, con annesso lo scalo per le merci a grande velocità, collocata parallelamente e a poca distanza dai bastioni, tra il lazzeretto e la Martesana ( oltre la quale si situava il vasto scalo merci a piccola velocità), a metà strada tra il bivio dell’Acquabella ( dove si raccordavano la linea di Venezia e quelle previste per Pavia e Piacenza) e quello che sarebbe stato chiamato del Cimitero ( dove alla linea per il Piemonte si sarebbe collegata quella per Vigevano). [...]

[...]Alla conferma per la stazione centrale, dell’area di Porta Nuova dovette contribuire- oltre alla preesistenza di “uno dei più vasti imbarcaderi che si abbiano in Italia”, vale a dire la stazione per Monza e Camerlata- la decisione ( inutilmente avversata da Cattaneo) di condurre la linea di Venezia per Bergamo, anziché allacciare direttamente Milano a Brescia con un tracciato rettilineo e privo di sensibili dislivelli; la scelta di una zona suburbana presentava l’ovvio vantaggio di intervenire su aree poco o per nulla edificate e l’opportunità di operare, per le merci in transito, fuori del regime daziario cittadino. Inoltre, come ha sottolineato de Finetti, “ai modi di giungere alla nostra città presiedettero delle intenzioni austriache ed una moda francese, perché austriaco era il lombardo-veneto e francese l’impresa assuntrice dei lavori”. I francesi, come gli austriaci, intendevano la ferrovia “come un mezzo di unificazione dell’entità geografica statale, di centralizzazione dell’impero”. [...]

[...] anche quando le nuove opere ferroviarie erano prossime al completamento ( la stazione centrale, iniziata nel 1857, era inaugurata nel 1864), era comunque scarsa la consapevolezza delle loro conseguenze sullo sviluppo economico e urbanistico della città : “ è dato ora soltanto a noi – si

sarebbe osservato trent'anni dopo il completamento- di misurare tutta l'influenza che, il tipo di impianto di questa stazione a cui tenne dietro quasi necessariamente il successivo sviluppo [...] dell'intera linea di allacciamento che circonda tutta la città, esercitò sulla fisionomia dei vari quartieri [...].

[...] la piazza realizzata si limitò tuttavia a rispondere, peraltro felicemente, alle esigenze di comodo e decoroso accesso alla stazione e al centro, aprendo nel bastione un sottopasso che immetteva in via Principe Umberto: una nuova arteria che, presto fiancheggiata da “edifici di decorosa architettura qua e là alternati con artistici villini”, considerati all'epoca esemplari, avrebbe generato uno dei “più ricchi e geniali fra i nuovi quartieri milanesi, conservando tale carattere signorile e quasi esclusivamente residenziale oltre il primo dopoguerra.

La spianata antistante la stazione fu accordata con due rampe curvilinee, accessibili agli omnibus e poi ai tram, al piano del ferro e al fabbricato dei viaggiatori: un imponente edificio- prima vistosa conseguenza sull'immagine urbana delle trasformazioni strutturali post unitarie- che, osservò Giuseppe Mongeri “evidentemente proviene da mente francese”. [...]

[...] D'altra parte, le attività indotte dalla stazione e dagli scali ferroviari erano ben più complesse del solo deposito delle merci: intorno [...] a quello, ormai divenuto il più importante di Porta Nuova- Porta Comasina (intitolato dopo l'unità a Garibaldi) si coagulavano sia le maggiori trasformazioni all'interno dei Bastioni, con l'apertura di nuove vie di collegamento tra il nucleo medioevale e i terminali ferroviari, e la conseguente edificazione delle ortaglie e dei giardini residui; sia le espansioni nel suburbio che, nei primi decenni postunitari, andava acquistando una consistenza insediativa maggiore rispetto alla città murata.[...]

## **1876. Il Piano Fasana**

### **Da “Milano. L'anomalia di Porta Nuova” di Giovanni Cislighi**

[...]nel 1872 anche i terreni di proprietà della Società delle Ferrovie dell'Alta Italia, che stavano a sud dello scavo, tra Porta Nuova e il grande piazzale della stazione, vennero in breve tempo lottizzati, sulla base di un progetto di sistemazione stradale firmato dall'ingegner Fasana, capo dell'ufficio tecnico del Comune dei Corpi Santi. A tal fine vengono aperte due strade, ciascuna della larghezza di m 10: la via Amerigo Vespucci, già Strada ai magazzini del carbone, tracciata sull'asse di Porta Nuova, fino al recinto ferroviario e la via Marco Polo, già strada di S. Angelo Vecchio, che parallelamente alla ferrovia e alla circonvallazione, conduceva al piazzale della stazione, superando con un ponte (1879) il Sevesetto. [...]

All'ingresso del Naviglio della Martesana in città, poco prima del ponte delle Gabelle, nel 1883, venne costruito l'edificio delle Cucine Economiche. [...]. L'edificio, progettato dall'architetto Luigi Broggi, ha al centro un refettorio per 160 persone e presenta fronti con mattoni a vista e decorazioni in terracotta. Esso permetteva la distribuzione di alimenti a buon mercato in un area largamente popolata da operai. [...].

Anche in questa fase, nell'area di Porta Nuova, è tuttavia ancora una volta l'acqua che diventa la protagonista, caratterizzando gli edifici di pubblica utilità.

### **Da “MZ2” a cura di Giorgio Fiorese, Comune di Milano ufficio editoriale, 1987**

[...] Infatti, anche dopo la soppressione del comune dei corpi santi (1873), rimase in vigore un doppio regime daziario [...], meno oneroso nel circondario esterno, che non costituiva più soltanto l'approdo dell'immigrazione, il luogo delegato ad assorbire il naturale movimento dalla campagna

verso la città, vi si riversava ormai un notevole afflusso di attività di popolazione anche da quello interno: soprattutto dei ceti a più basso reddito, espulsi dall'insostenibile livello dei fitti e del costo della vita, e dal processo di rinnovamento edilizio che, demolendo il tessuto più fatiscente, ridestinava vaste porzioni del centro alla residenza borghese o al terziario; ma anche borghesia minuti e artigiani attratti fuori porta, oltre che dai minori costi, dall'estendersi lungo le radiali (come corso Garibaldi) della rete commerciale al dettaglio e delle linee di trasporto pubblico, dalle opportunità di sviluppo di un tessuto produttivo minore, più o meno connesso alle produzioni dei grandi stabilimenti; poi anche dagli impieghi offerti dalla crescente importanza progressivamente assunta, almeno nelle maggiori industrie, dall'apparato commerciale e amministrativo.[...]  
[...]Quasi contemporaneamente al quartiere di via Solferino, era avviata l'urbanizzazione della fascia esterna ai Bastioni, tra la Martesana, la ferrovia e il Cimitero, con una confusa serie di lottizzazioni, dove nuove strade, avaramente dimensionate, si sovrapponevano all'interrotta viabilità territoriale[...]e ai tracciati campestri[...]l'intreccio di attività produttive, depositi, residenze per i ceti popolari o per la piccola borghesia si manifestava però non solo in termini di grettezza speculativa, ma talvolta anche con soluzioni tipologicamente appropriate, o stilisticamente non disadorne. [...]

### **DA "Milano 1876: esperimenti di piano regolatore" di Isabella Balestrieri**

[...] Dopo la caduta del governo austriaco la nuova municipalità inaugura i programmi di trasformazione urbana mediante un bando di concorso pubblicato il 3 aprile 1860[...] il nucleo del bando com'è noto è la sistemazione della piazza del Duomo [...]. Ma accanto a questo tema celebrativo la Giunta pone questioni di utilità pubblica[...].

il bando comunque non dimentica la questione dell'intero sistema stradale della città [...]  
Il problema dell'espansione viaria si lega definitivamente alla questione particolare della comunicazione tra piazza del Duomo "centro vero e naturale del movimento" e la nuova stazione centrale passeggeri.[...]

"Nell'agosto del 1862, infatti, il Consiglio comunale di Milano votava la proposta di annessione alla città la fascia interna, più urbanizzata dei Corpi Santi e di incorporare il territorio residuo in cinque comuni rurali. La delibera motivata da una pretesa divergenza di interessi tra fascia urbanizzata e fascia agricola dei Corpi Santi, nonché dalla più pratica esigenza di porre sotto controllo diretto la fascia interna – dove si trovavano la stazione ferroviaria e le industrie milanesi [...] venne allora respinta dal Consiglio provinciale; ma accese una polemica che vide schierarsi a favore dell'annessione la destra moderata milanese e i maggiori proprietari del suburbio [...], mentre per l'autonomia era la maggioranza degli abitanti dei Corpi Santi nonché l'opinione pubblica liberale e democratica di Milano, della quale si fece portavoce Cattaneo. [...] 'Quei sobborghi sono la campagna che viene alla città senza volersi far cittadina. Fatela cittadina e tutto questo scompare. Le abitudini si mutano, i costumi si trasformano, i bisogni crescono, le mercedi si elevano, tutto

rincara, opifici, mercati, depositi si ritraggono al loro limite nativo, necessario vitale : il limite tra il vivere urbano e l'agreste" (C.Cattaneo) [...]

La vivace opposizione dei Corpi Santi fece rinviare l'annessione di qualche anno. Nel 1871 il Consiglio comunale di Milano, sotto la spinta di un deficit crescente – causato fra l'altro dal prolungarsi dei lavori per la Galleria e per la piazza – risolveva la questione, risolta nel giugno del 1873 da un decreto governativo che ammetteva l'intero suburbio, pur con la riserva di una temporanea separazione dei regimi daziari (unificati infine nel 1892). 'Il supremo quesito della nostra nazionale azienda. Accentramento e decentramento' (C.Cattaneo), s'era risolto a tutto vantaggio del primo termine."

(GRANDI, 1980, pp.26-27)

"Il piano generale dell'ingegner Fasana è presentato al Consiglio Comunale l'11 settembre 1876.

[...] Il piano Fasana sembra presentato come risposta interamente municipale ai numerosi problemi di organizzazione dello sviluppo urbano, sorti evidentemente dopo l'annessione del Comune di Milano, avvenuta l'8 giugno 1873.

(BALESTRIERI, 1988, p.68)

"[...] esso appare manchevole e imprevedente già a breve distanza dalla sua compilazione [...].

Era più un 'piano postumo' che non un progetto, giacché giocava tra le maglie di un complesso urbano gravemente compromesso, con l'orrenda cintura ferroviaria su più che metà del perimetro, col Cimitero Monumentale costruito tra il '63 e il '67 a due passi dalla Porta Volta con nuclei d'abitati nuovi e d'officine disseminati a caso."

(DE FINETTI, 1969, p.328)

"L'Amministrazione comunale di suo non osava che un proposito : quello di creare una nuova strada perimetrale a 500 metri dalla Circonvallazione [...] l'unica idea di morfologia urbana espressa dal Municipio di quel tempo era quella semplice e barbarica del cerchio. Non diversamente il negro di Dancalia concepisce la tomba dei genitori: un anello attorno al tumulo."

(DE FINETTI, 1969, p.101)

"Struttura fondamentale del piano, la 'via anulare', larga 'quindici [...] venti metri' dovrà soddisfare la mancanza di comunicazioni trasversali di cui soffrono gli abitati sparsi nella fascia di territorio appartenuto ai Corpi Santi.

[...] Analizzando puntualmente il percorso della via anulare proposta, si può scoprire che la strada non si pone come nuovo astratto limite per lo sviluppo edilizio, come segno evidente avente anche significati estranei alla sua immediata funzionalità, ma essa viene tracciata congiungendo, punto per punto, luoghi notevoli per la dinamica locale del Circondario esterno. Lungo il suo percorso si incontrano stabilimenti industriali che necessitano di nuove dirette comunicazioni, ma anche cimiteri da congiungere con chiese parrocchiali, e terreni agricoli di cui si prevede un utilizzo per nuove costruzioni. Così in ogni luogo ove, per esigenze già dichiarate necessita l'apertura di nuove vie, vengono previsti raddoppi dell'anulare o vie trasversali a questa che si integrano ai piani locali"

(BALESTRIERI, 1988, p.74)

"Fa parte della nuova cerchia l'attuale strada detta della Mojazza, da opportunamente allargarsi. Dalla vecchia Comasina continua quella via sino all'incontro con la ferrovia per Como, e, sorpassato poi mediante ponte il naviglio della Martesana, va a raggiungere in un sol rettilineo di circa 1.800 metri il gran viale di Loreto; allacciando così fra di loro le strade delle Cascine Abbadesse, della Casina de' Pomi, di Ponte Seveso e il detto viale. Prima della suddetta ferrovia



diramasi un nuovo brevissimo tronco di strada diretto alle Cascine Abbadesse in sostituzione della ristretta e pericolosa via che attualmente da quella frazione sbocca sulla strada per la Cascina de' Pomi davanti allo stabilimento per la fabbricazione degli oggetti in cemento [...]

In quello spazio fra il naviglio e il Seveso di recente sorsero importanti stabilimenti ; e si ha fondata ragione per ritenere che, aperte le nuove indicate comunicazioni, verrà tolto quello spazio interamente coperto di nuovi fabbricati.

Nella medesima località fra la via per Ponte Seveso ed il gran viale di Loreto si sono tracciate due vie in prolungamento di quelle che circuiscono a Nord e ad Ovest, il Lazzaretto. Queste due vie possono opportunamente servire di base ai nuovi quartieri in quella importante località, dove è molto sentita la tendenza allo sviluppo: motivo per il quale non si ebbe riguardo all'esistenza del cimitero di San Gregorio nel tracciamento delle vie [...]" (dalla Relazione sul piano generale Relazione sul piano generale che si propone per norma da seguire nella successiva compilazione di piani regolatori parziali del Circondario esterno e zona attigua alla città, 11 settembre 1876)

(BORIANI, ROSSARI, 1992, p.214)

"11 settembre 1876.

Relazione sul piano generale che si propone per norma da seguire nella successiva compilazione di piani regolatori parziali del Circondario esterno e zona attigua alla città [...].

(AMM 1875-76, seduta n.22, tratt.110; pp.241-260). V. testo integrale in antologia pp. 211-222)

(BORIANI, ROSSARI, 1992, p.128)

"28 dicembre 1877

Accettazione della cessione offerta dal signor Filippo Penati e dalla ditta Bramat dell'area occorrente per l'apertura di nuove vie fuori di Porta Principe Umberto a nord della Stazione Centrale.

Le vie di larghezza 10, 14 e 20 m sono previste dal piano Fasana e corrispondono alle attuali Fara, Bordoni e Cardano .

(AMM 1877-78, seduta n.5 , tratt. 47 pp.73-74), V. la seduta del 31 marzo 1880.

(BORIANI, ROSSARI, 1992, p.129)

## **1872 Gli Stabilimenti Pirelli**

### **Da " Risorgimento ferroviario. Treni e stazioni a Milano negli anni dell'unità" di Maurizio Grandi e Attilio Pracchi**

[...] Fuori Porta Nuova, al di là della ferrovia, si consolidarono gli stabilimenti a grande impianto: a quelli già attivi in età preunitaria- Grondona, produttrice di vagoni e carrozze, ed Elvetica, il nucleo originario della Breda, che tra i suoi svariati prodotti annoverava anche materiale ferroviario fisso e rotabile- si aggiunsero fra gli altri l'officina meccanica Stigler in via Galilei (1870, poi ampliata in via Copernico), la fabbrica di 'oggetti in gomma elastica e guttaperca' Pirelli in via al Ponte Seveso (1872), l'officina dei lavori in ferro Provasi in via Copernico. Intorno alle grandi fabbriche si allargava rapidamente una confusa serie di lottizzazioni, dove nuove strade, sottodimensionate, si sovrapponevano alla viabilità territoriale interrotta dalla ferrovia( in particolare Corso Como, l'antica Comasina, era collegata solo con un cavalcavia pedonale a via Borsieri, la sua prosecuzione

oltre lo scalo merci) e ai vecchi tracciati campestri.[...]

**Da “ Per una genealogia dello spazio in fabbrica”  
di Germano Miafreda  
in “Architettura a Milano negli anni dell'unità”  
a cura di Maurizio Grandi**

[...] La fabbrica Pirelli ( inaugurata nel 1872) fu progettata e realizzata dai fratelli architetti Pellegrini, su un terreno appositamente acquistato fuori Porta Nuova. Pur trovandosi nei pressi della Stazione Centrale, allora collocata nell'odierna piazza della Repubblica, e delle officine Bauer e C., dette l'Elvetica, il fabbricato era separato dalla strada comunale per Greco da un canale scaricatore del Naviglio, detto il Sevesetto. L'area industriale era duque collegata all'unica via di comunicazione esistente da un ponte di ferro di nove metri di luce; alle sue spalle era altrettanto protetta dai bastioni della città[...]

**Da “ Milano. L'anomalia di Porta Nuova”  
di Giovanni Cislighi**

[...]Nel 1872, col capitale sottoscritto da un gruppo di soci fondatori del Regio Istituto Tecnico Superiore (il futuro Politecnico) venne fondata, lungo il corso del Sevesetto (l'attuale vi Fabio Filzi), la fabbrica di oggetti in gomma elastica e guttaperca della ditta Pirelli e C.. con l'assunzione da parte dello stesso Ingegnere G.B.Pirelli della direzione tecnica della produzione (1874) essa registrerà un rapido e continuo sviluppo, passando da una superficie iniziale di mq 3000 ai mq 41.245 del 1900, mentre il numero degli addetti aumentò da 40 a 2644 nel 1902. [...]

**Da “MZ2”**

**a cura di Giorgio Fiorese, Comune di Milano ufficio editoriale, 1987**

[...]Al di là degli scali, infine, lungo le radiali che sottopassavano la ferrovia, si insediavano, a partire dai primi anni settanta, edifici destinati esclusivamente alla produzione: ai preesistenti stabilimenti a grande impianto (Grondona ed Elvetica) e all'officina dell'Union de Gaz in via Gioia, si aggiungevano[...] la fabbrica “di oggetti in gomma elastica e guttaperca” Pirelli in via al Ponte Seveso, l'officina dei avori Nelle fasce interposte alle nuove compagini lungo i raggi accessibili, tuttavia, l'urbanizzazione rimase rada e frammentaria ancora a fine secolo: i vecchi abitati rurali posti lungo i tracciati storici troncati dalla ferrovia, le cascine e le ville ormai decadute, le nuove case di ringhiera di modestissima qualità, dove si addensava la manodopera immigrata dalla campagne, si alternavano con le attività di servizio che per ampiezza delle superfici necessarie o per la povertà delle lavorazioni, la città delegava al prossimo suburbio: lavanderie, vivai, cave di sabbia. [...]

[...]La Pirelli si costituì il 28 Gennaio 1872 come società in accomandita semplice, con un capitale iniziale di 215.000 lire, in gran parte sottoscritto da un gruppo di soci fondatori legati agli ambienti del Politecnico [...].

L'area iniziale della fabbrica lungo la via Ponte Seveso (attuale via Fabio Filzi), era di 1000 mq coperti e 2000 mq scoperti; la fabbrica era costituita di due corpi, distribuiti secondo due assi paralleli in un'area rettangolare. Il minore dei due doveva contenere vari locali di servizio quali portineria, spogliatoio per gli operai, locali per l'amministrazione e abitazione del personale direttivo. Con la fronte più arretrata sorgeva la fabbrica vera e propria con vari spazi per i lavori da svolgere all'aperto e per i successivi ampliamenti (<<L'industriale>> 8 Luglio 1872) [...] dal 1872 al 1900 l'area occupata dalla fabbrica passava da 3000 mq a 41.245 mq occupando il

territorio compreso tra le vie Adda, Galilei e Galvani, e i due lotti tra le vie Boscovich, Vitruvio e piazza Doria. Nel 1906, attraverso una vasta operazione finanziaria furono acquistate le aree dove sorge attualmente lo stabilimento Pirelli Bicocca. [...]

### **1886. Il pio Istituto Sordi di Milano;**

#### **DA “Pio istituto Sordi di Milano, Franco Zatini”**

“[...]Per non trascurare oltre i sordomuti privi dell’istruzione, dopo pratiche che richiesero studio, lavoro e tempo il Conte Tavernar Don Ghislandi riuscirono a costruire la Commissione del “Pio Istituto per Sordomuti poveri di Campagna”[...]

Nel novembre 1853 i primi sei sordomuti entrarono nella sede di Via San Vincenzo 21. Le sordomute furono affidate alla Suore Canossiane in Via Chiusa 9. Negli anni seguenti il numero degli allievi e delle allieve andò notevolmente aumentando[...]

Il 29 gennaio 1863 il Pio Istituto fu riconosciuto come Corpo Morale (Ente Morale) con il regio decreto del Governo Lombardo-Veneto[...]

Nel 1886 la sede del Pio Istituto per la sezione maschile fu trasferita in Via Galvani: vi rimase fino al 1927 successivamente fu trasferita in Via Prinetti, n.47.La nuova Casa della sezione femminile fu inaugurata nel 1907 in Via Settembrini continuerà fino al 1977quando sarà incorporata nell’unica sede di Via Prinetti, n. 47, che avrà con le due sezioni del Pio Istituto.”

### **1888. Camillo Boito e la scuola di via Galvani.**

Nella “progressiva messa a punto di una tipologia corrispondente alle esigenze didattiche che si vanno via via precisando, le scuole elementari maschili e femminili costruite da Camillo Boito in via Galvani nel 1888 rappresentano un passo avanti decisivo, un punto di svolta che viene subito additato come ‘modello tipico ed ottimo dal punto di vista igienico e pedagogico’. Nell’edificio di





Boito le principali questioni fino allora controverse approdano ad una decantazione esemplare. La scelta generale è quella di un edificio in linea a corpo semplice su tre piani, con corridoio sulla via Galvani esposto a nord-est e aule sul lato interno esposte a sudovest. Le testate dell'edificio raccolgono gli ingressi (separati per maschi e femmine), i servizi generali, le stanze di controllo dei bidelli, le latrine, ecc. così da 'lasciare i bracci dei fabbricati unicamente riservati alle aule scolastiche. E' nelle aule, infatti, che Boito sperimenta una soluzione inedita di una delle questioni più dibattute dell'epoca quella dell'illuminazione. [...] Scrive Boito che ogni aula è illuminata da tre finestre poste sulla sinistra degli allievi, ma 'questa non è la sola luce che penetri nell'aula. A destra degli allievi, nel muro che divide le aule dai corridoi, si aprono tre arcate identiche a quelle del muro esterno, e siccome questi fori corrispondono ai fori del corridoio, così da essi entrerà quel tanto di lume tranquillo che, senza disturbare l'allievo, serve a mitigare le ombre, le quali vengono sempre gettate troppo intense dalla luce diretta, massime che noi l'abbiamo al tutto libera e quasi dal mezzogiorno. La S.V. conosce le dispute degli scrittori che hanno trattato degli edifici scolastici su questo punto : se per le aule sia preferibile la luce bilaterale di sinistra e di destra o la luce unilaterale di sinistra [...]

Un'altra questione sulla quale le scuole di via Galvani forniscono un contributo chiarificatore è quello riguardante la palestra e i locali destinati al lavoro manuale e al disegno. [...] La palestra è posta al centro dell'edificio, a separare settore maschile e femminile, ed è ospitata in un grande locale a doppia altezza il cui pavimento, ribassato di tre gradini, consente la formazione di spalti per assistere alle prove ginniche o altre manifestazioni scolastiche. Ai lati della palestra sono previsti due ampi locali per il lavoro manuale [...] Sopra la palestra è sistemata l'aula per il disegno, capace di cento allievi, per la quale Boito propone un uso convenzionato con la scuola di ornato e la scuola di architettura di Brera, costrette ogni anno a rifiutare circa trecento domande per mancanza di spazio. [...]

In realtà nel corso della realizzazione il corpo centrale venne drasticamente ridimensionato [...] Ma al di là delle difficoltà insorte tra progetto e realizzazione, tutto il progetto di Boito e le valutazioni sviluppate nella relazione lasciano trapelare non solo l'esemplarità 'tipica e ottima' del modello tipologico messo a punto, ma anche un'idea di società e di città che oltrepassa esplicitamente i limiti della cultura positivista, che pure è così evidentemente incisa nell'impostazione dei singoli problemi progettuali. Infatti non si comprende appieno il significato dell'opera boitiana se non si considera che essa sorge al centro di una zona del suburbio dove dalla metà del secolo si andava strutturando un vero e proprio *porto in terra* (*porto franco* lo definisce Carlo Cattaneo) luogo privilegiato dell'incipiente industrializzazione milanese, caratterizzato dalla compresenza di un coacervo di risorse destinate ad alimentare lo scambio tra Città e *hinterland* : il naviglio della Martesana, le stazioni delle linee ferroviarie per Monza e Venezia, le prime grandi fabbriche [...], le annesse provvidenze per la forza lavoro (cucine economiche, bagni popolari, quartieri operai, asili e scuole elementari ecc.). [...] Un organismo sociale sorretto da un'ideologia comunitaria alla quale allude apertamente la decorazione romanico-veneziana concepita secondo quello stile 'dedotto liberamente dall'architettura lombarda del medioevo' che nelle intenzioni di Boito vuole essere vettore di una forte trasmissività etica ed educativa, di un attivo coinvolgimento popolare nella costruzione della città industriale. La quale è immaginata da Boito come costruita attraverso gli edifici pubblici, nella promiscuità fisiologica di attività collettive, residenza e lavoro; una città, verrebbe da dire, pensando al suo contesto di origine, quasi 'veneziana', dove la periferia, sestiere per sestiere, si pone in rapporto polare rispetto al centro, secondo un policentrismo 'spontaneo' ispirato alla morfologia medioevale, al punto che la fede municipalista si spinge verso fino ad una sorta di contaminazione rappresentativa tra Broletto e scuola, tra simbolismo dell'edificio collettivo e organizzazione sociale preconizzata." (BORDOGNA, 1987, pp.116-117)

“Nell’affondare le radici della propria architettura nella tradizione medievale lombarda, Boito raggiunge significativamente risultati confrontabili con analoghe esperienze condotte negli stessi anni o poco più tardi, in altri contesti europei interessati da un accelerato sviluppo industriale: siu tratto di scuole, case di riposo, musei, borse finanziarie o del lavoro, atirchiteti come Boito, Wagner, Berlage, Horta., Beherens, Garnier, Schumacher trapuntano la città di manufatti architettonici destinati alle inedite attività collettive connesse all’industrializzazione, costruendo i caposaldi formali e funzionali delle nuove espansioni urbane, quando non addirittura delle nuove organizzazioni sociali, in esse insediate.”  
(BORDOGNA, 1981, pp.70-71)

**Da “ Milano. L’anomalia di Porta Nuova”  
di Giovanni Cislaghi**

[...]Adiacente allo stabilimento Pirelli, sulla testata nord del suo isolato, nel 1888-89, venne realizzata, su progetto di Camillo Boito e con il contributo della stessa società Pirelli, la scuola elementare “Luigi Galvani”, significativa testimonianza di una ricerca tipologica ed espressiva riguardante gli edifici pubblici.

Collocato tra il Sevesetto e la Martesana e orientato verso l’esterno, con alle spalle la fabbrica, l’edificio scolastico trova coerente definizione nel suo impianto ad aule e corridoio, all’interno di un fabbricato a corpo semplice, staccato dall’allineamento stradale, ponendosi come specifico elemento di relazione con la città e il suo territorio circostante. [...]

**Da “Camillo Boito. Un protagonista dell’Ottocento Italiano”,  
a cura di Guido Zucconi e Tiziana Serena, Venezia, 2002**

[...] Camillo Boito tenta di proporre uno stile nazionale agli architetti italiani cercando nel medioevo dei comuni e delle repubbliche marinare un linguaggio <<vario e pieghevole>>adatto ad essere rielaborato per essere <<degno di una società raffinata, della scienza progredita di questo nostro secolo decimo nono o del ventesimo>>. Si oppone ai monumenti celebrativi dell’unità, sia alla Galleria e alla piazza del Duomo di Giuseppe Mengoni, con il suo arco d’ingresso neorinascimentale veneziano, che alla mole di Torino, con il suo virtuosismo costruttivo. Ci vogliono costruzioni utili: case, ospedali e scuole per una giovane nazione per creare uno stile pratico e popolare, impiegando tecniche tradizionali e guardando alle scuole e ai dialetti della penisola. Boito ne dà un saggio nelle sue scuole di Padova e Milano, architetture “povere” dove l’organismo è immediatamente comprensibile: pietre e mattoni sono lasciati a vista, contrafforti e grondaie vengono a ritmare verticalmente la facciata. [...]

**Da “ Milano guida di Architettura Moderna”, di M.Grandi A. Pracchi, Zanichelli editore,  
Bologna, 1980**

[...]ed è ancora Boito a realizzare, sul finire del secolo, due tra gli esempi più significativi, per la ricerca tipologica e stilistica, del neoromano milanese.

Il primo, le scuole di via Galvani, dovette rappresentare un’innovazione piuttosto radicale se, come scriveva Broggi, quando Boito “presentò al Comune il suo progetto di Scuole, vi fu quasi un turbamento ed una preoccupazione generale, non solo per la spesa, ma perché quel palazzo eminentemente indovinato e caratteristico, primo ed unico che la nostra città potrà vantare nel genere, offendeva le abitudini milanesi” (1). Realizzate con espliciti intenti sperimentali, e con una

spesa pressoché doppia di quella prevista per edifici analoghi di tipo corrente, le scuole di Via Galvani ottimizzavano il tipico schema ad aule e corridoio (come, più modestamente, quelle costruite poco prima da Savoldi in via Tadino); l'immagine esterna è affidata a rigorose enunciazioni costruttive, sottolineate per conto della ridondanza delle trifore nelle testate.

**Da “MZ2”**

**a cura di Giorgio Fiorese, Comune di Milano ufficio editoriale, 1987**

Nella zona due di Milano, concentrati nell'intorno di via Galvani-via Copernico-via Sondrio e lungo i bastioni di porta nuova, si incontrano alcuni edifici scolastici che rappresentano un segmento importante nell'iter di formazione della moderna tipologia scolastica nella Milano postunitaria. Questa loro concentrazione non è casuale, ma riflette la stratificata vocazione alla produzione e agli scambi di questa zona, che a partire da metà Ottocento vede svilupparsi un solido apparato industriale con l'insediamento, dentro e fuori le mura e lungo la Martesana e i nuovi tracciati ferroviari, delle prime grandi fabbriche e degli annessi interventi di residenza e servizi per la forza lavoro.

Tra questi servizi indotti dai nuovi bisogni della prima industrializzazione, l'istruzione di base ed il tipo edilizio ad esso destinato ricoprono certamente un interesse prevalente. È infatti convinzione comune alla classe dirigente dell'epoca[...]che allargare ed elevare il grado generale dell'istruzione popolare sia condizione necessaria per consentire alla nascente industria lombarda di consolidarsi e di pervenire rapidamente ai livelli di sviluppo tipici delle nazioni centroeuropee.

[...] rispetto a questa situazione di progressiva messa a punto di una tipologia corrispondente alle esigenze didattiche che si vanno via via precisando, le Scuole elementari maschili e femminili costruite da Camillo Boito in via Galvani nel 1888 rappresentano un passo avanti decisivo, un punto di svolta che viene subito adottato come “modello tipico e ottimo dal punto di vista igienico e pedagogico”.

Nell'edificio di Boito le principali questioni fino ad allora compromesse approdano ad una decantazione esemplare. La scelta generale è quella di un edificio in linea a corpo semplice su tre piani, con corridoio sulla via Galvani esposto a nord-est e le aule sul lato interno esposte a sud-ovest. Le testate degli edifici raccolgono gli ingressi (separati per maschi e femmine), i servizi generali, i corpi scala, le stanze di controllo dei bidelli, le latrine, ecc.. così da “lasciare i bracci del fabbricato unicamente riservati alle aule scolastiche”.

[...]Un'altra questione sulla quale le scuole di via Galvani forniscono un contenuto chiarificatore è quella riguardante la palestra e i locali destinati al lavoro manuale e al disegno. In questo caso, anzi, alla soluzione proposta da Boito trascende la mera funzionalità didattica, traducendo la sua stessa concezione della società e dell'organismo urbano ad essa conforme. La palestra è posta al centro dell'edificio, a separare settore maschile e femminile, [...] ai lati della palestra sono posti due ampi locali per il lavoro manuale, perché “in una scuola che vorrebbe essere, se la parola non riesce troppo ambiziosa, un scuola modello, mi è sembrato indispensabile provvedere ai locali per il lavoro manuale[...]”. Sopra la palestra è sistemata l'aula per il disegno, capace di cento allievi, per la quale Boito propone un uso convenzionato con la Scuola di ornato e la Scuola elementare di architettura di Brera [...].

In realtà nel corso della realizzazione il corpo centrale venne drasticamente ridimensionato [...].

[...] tutto il progetto di Boito e le valutazioni sviluppate nella relazione lasciano trapelare non solo l'esemplarità “tipica e ottima” del modello tipologico messo a punto, ma anche un'idea di società e di città che oltrepassa esplicitamente i limiti della cultura positivista, che pure è così evidentemente incisa nell'impostazione dei singoli problemi progettuali. Infatti non si comprende appieno il significato dell'opera boitiana se non si considera che essa sorge al centro di una zona del suburbio dove alla metà del secolo si andava strutturando un vero e proprio porto in terra (porto franco lo definisce Carlo Cattaneo), luogo privilegiato dell'incipiente industrializzazione milanese,

caratterizzato dalla compresenza di un coacervo di risorse destinate ad alimentare lo scambio tra città e hinterland: il naviglio della Martesana, le stazioni delle linee ferroviarie per Monza e Venezia, le prime grandi fabbriche (Grondona, Elvetica, Manifattura tabacchi, Pirelli, ecc.), le annesse provvidenze per la forza lavoro (cucine economiche, bagni popolari, quartieri operai, asili e scuole elementari, ecc.) .

così sotto la corrispondenza apparentemente oggettiva tra esigenze fisiopedagogiche e soluzioni architettoniche, appunto di evidente derivazione positivista, si sente pulsare una passione civile che identifica la nuova periferia industriale come terreno privilegiato di coltura di una vagheggiata compagine sociale, alimentata da differenti apporti di ceto e di classe[...].

[...] un organismo sociale sorretto da un'ideologia comunitaria alla quale allude apertamente la decorazione romanico veneziana concepita secondo quello stile "dedotto liberamente dall'architettura lombarda del medioevo" che nelle intenzioni di Boito vuole essere vettore di una forte transività etica ed educativa, di un attivo coinvolgimento popolare nella costruzione della città industriale. La quale è immaginata da Boito come costruita attraverso gli edifici pubblici, nella promiscuità fisiologica di attività collettive, residenza e lavoro[...].

### 3. IL PIANO BERUTO E LA VIA COPERNICO

#### 1885. Il piano Beruto e la cerchia ferroviaria

Da *“Relazione e proposte della Commissione nominata dal Consiglio Comunale nella tornata 23 Febbraio 1885”*, Piano Regolatore del Comune, Milano, 1885

“Qui cade in acconcio avvertire come un progetto di riordinamento edilizio generale per una grande città in continuo incremento non possa limitarsi alle sole riforme ed opere nuove che rispondano a necessità e desideri presenti, e che l’amministrazione calcola di poter eseguire nel termine concesso dalla legge sull’espropriazioni di pubblica utilità; ma debba pur contemplare tutte le altre opere non altrettanto urgenti, ma inevitabili in un buon lontano futuro e sulla quali sarà chiamata prima o poi a prendere dei provvedimenti.”

“[...] vasti quesiti, in vero tutti quanti; dei quali però può non accorgersi chi si culla nella comoda credenza che Milano, la ricca, la operosa, la bella Milano, sia in tutto quale dovrebbe essere; ma che l’occhio cauto e previdente vede ogni giorno farsi più gravi per la stessa forza di espansione che la città possiede.”

“[...] Essere necessario accettare il concetto di promuovere la fabbricazione nelle aree tutt’ora libere del circondario interno che stanno vicine alle mura; e che la cinta daziaria non sia allargata che verso nord ovest in modo da includere in quella direzione la maggior possibile area non fabbricata e venga mantenuta nella sua attuale posizione nella restante parte.

Con ciò si rispetterebbero le franchigie daziarie lasciate al circondario esterno a vantaggio delle classi lavoratrici e in aiuto all’iniziativa e dello sviluppo industriale, e si favorirebbe nel circondario interno anche a beneficio dell’Erario Municipale, la fabbricazione e l’incremento della popolazione, alla quale diventerebbe più facile destinare abitazioni comode, salubri e di prezzo relativamente modico.”

“[...] Essere sommamente urgente di regolare la fabbricazione del circondario esterno, ed essere quindi indispensabile qualunque sia la sorte serbata ai nostri studi ed al Piano Generale, che si giunga presto a ben determinare la rete stradale di esso circondario, secondo i seguenti concetti:

- a) di continuare il sistema reticolare di strade radiale tagliate da altre quasi concentriche, nei modi e cogli intenti manifestati dall’ingegnere progettante nel suo Piano e nella sua relazione; evitando però, per quanto è possibile, la demolizione di edifici di qualche importanza
- b) di abbandonare nella larghezza delle strade, specialmente di quelle principali, e di distribuire nella parte nuova molte piazza, benché non tutte ampie [...]
- c) di dare agli isolati risultanti all’intersezione delle strade dimensioni piuttosto grandi [...] tenendo conto inoltre delle giuste considerazioni che l’egregio ingegnere progettuale fa a pagina 9 della sua relazione circa l’opportunità di destinazione che presentano i grandi isolati (1).

“(1) Gli isolati a grandi dimensioni si prestano a qualsiasi destinazione, i nuovi fabbricati vi si possono sconvolgere a piacimento; nel centro dominerà lo spazio; suddivisibili in qualsiasi sistema di minori lotti, senza alterare la rete stradale principale.”

“E ciò perché è da ritenersi sbagliata la credenza che una città antica, formata per gradi, senza un concetto unico, si possa trasformare in una città geometricamente simmetrica come se fosse fondata ora di pianta a guisa della maggior parte delle città americane, mentre riteniamo per fermo che anche una città a vie tortuose e da case dissimili possa presentare altrettanta e anche maggiore genialità [...] quando le strade siano ben sistemate e ben mantenute, e le case ben fabbricate [...]

“[...] Meritare la grave questione della fossa interna degli studi così vari e così lunghi e richiedere la sua soluzione, qualunque essa sia, pratiche così numerose che invano si spererebbe di poter compiere nel termine ora prefisso, cosicché è conveniente differirne la risoluzione fino a quando saranno note le deliberazioni della speciale Commissione cui già ne fu affidato lo studio.



Manifesta tuttavia la Commissione il desiderio che si possa approvare la proposta di una totale copertura [...]"

"Con questo progetto si intende provvedere in modo razionale e decoroso all'ampliamento di una grande città, che è in continuo aumento di popolazione, in pieno sviluppo di ricchezze, di commercio e di industrie [...]"

La vostra commissione [...] ispirata dal desiderio di attenersi a criteri praticamente utili nel suggerire i provvedimenti richiesti dai più urgenti bisogni della città, ha pensato essere suo debito di ridurre la consistenza di questa gran parte del Piano alla sua vera e legale essenza, che è quella della rete stradale.

In tale determinazione è stata confermata dalla considerazione che ogni altra questione non ha sufficiente importanza da influire sensibilmente sulla soluzione di questa che è la principale. E per vero, nella soluzione del quesito della viabilità, si possono [...] implicitamente risolverne innumerevoli altri, non esclusi quelli riflettenti l'organismo della città, l'igiene e molti pubblici servizi."

"Ma altre circostanze, oltre le topografiche, ebbero influenza nel determinare la sua coscrizione. Riguardano queste le ferrovie, tanto esistenti che in progetto.

Infatti mentre la stazione della Bovisa [...] non ha mancato, per la sua grande importanza nel servizio locale, di consigliare una larga estensione dell'abitato nella sua direzione; la nuova ferrovia di circonvallazione, invece, facendo argine alla espansione della città verso mezzodì, ed intralciando verso ponente, ha prodotto l'effetto contrario.

Sarebbe stato desiderabile che quest'ultima nuova ferrovia si fosse tenuta alquanto distante dalla cinta; ma quando si cominciò a fare questi studi, il progetto di essa era già prossimo all'esecuzione, e la Commissione cittadina sull'assetto ferroviario non trovò conveniente di ritardarla [...]"

"Ciò proverebbe, che il Piano, nel suo complesso, non solo soddisfa nei rapporti della capacità alla popolazione per la quale viene predisposto, ma ben anche come la parte di popolazione che andrà ad occupare la zona dell'ampliamento esterno, potrà avere, mercé i grandi spazi, le grandi piazze, i molteplici giardini e le ampie sue strade, un'area individuale sorpassata soltanto da quella della città di Londra [...]"

"Il tema della rete stradale e della viabilità se è [...] il più importante è anche il più esteso pei molteplici rapporti che ha coi bisogni più immediati e coi più lontani, e con quanto richiesto dal maggior decoro, dai maggiori comodi e da maggiori mezzi di circolazione.

Stimasi inutile ripetere quanto vi venne già riferito nella precedente relazione dell'ingegnere progettante intorno alle condizioni attuali di viabilità cittadina.

Nel labirinto e nell'apparente disordine delle sue molte strade, l'occhio facilmente discerne le tracce delle principali che il tempo non seppe cancellare, tracce che accennano ad una disposizione che, se non si sapesse casuale, si dovrebbe chiamare sapiente.

Alludesi all'esistente sistema formato di linee stradali che dal centro della città [...] tendono alla sua periferia, per prolungarsi anche al di fuori di questa, e di altre concentriche che formano colle prima la rete generale; il quale sistema era evidente dovesse essere quello da seguirsi nell'estendere la rete stradale dell'ampliamento.

Di qui la gelosa conservazione d'ogni linea radiale esistente, anzi il suo prolungamento e l'opportuna creazione di nuovi rami in ragione del maggiore sviluppo periferico; di qui il completamento delle presenti linee concentriche, e l'aggiunta di tutte quelle altre delle quali era duopo arrivare all'estremo limite del Piano; di qui, finalmente, per naturale effetto delle intersezioni delle linee, la formazione di grandi isolati."

"Questa disposizione stellare delle linee principali, la tendenza delle perimetrali a tagliare le altre in direzioni normale, diede per risultato la inquadatura a degli isolati secondo diversi orientamenti, che, sia previdenza o fortunata combinazione, riuscirono per la maggior parte felici."

"A rompere la monotonia del sistema non mancano opportune diagonali."

**Da “Itinerari di Architettura“,  
di Attilio Pracchi**

[...]Già sul finire degli anni '80 nella zona tra i bastioni e la ferrovia si consolidavano i nuclei di edilizia mista industriale e residenziale operaia, mentre all'esterno le prime fabbriche si localizzavano lungo la Martesana. All'inizio del nuovo secolo è completamente edificata l'area tra la Martesana a nord ovest, la ferrovia a sud, le vie Galvani e Ponte Seveso a nord est. Qui trovano sede due tra i più importanti stabilimenti della nuova Milano industriale, l'Elvetica (poi Breda) e la Pirelli. Altre industrie si situano a ovest della ferrovia Milano-Monza, all'interno dei larghi isolati disegnati dal piano Beruto nella sua prima versione proprio per l'insediamento delle attività produttive in quest'area interessata dalla presenza di grandi infrastrutture di trasporto. Nelle successive versioni del piano questi grandi isolati non ancora edificati, tra le vie Pola e Galvani e i viali Marche e Lunigiana, vengono suddivisi in isolati di taglio minore, più adatti ad accogliere edilizia residenziale. Le aree industriali vengono così private dalla possibilità di espansione e gli insediamenti esistenti compressi dal nuovo tessuto residenziale che progressivamente satura gli isolati berutiani. [...]

**1898-1920 Istituto S.Ambrogio dei Salesiani**

**Da “MZ2”**

**a cura di Giorgio Fiorese, Comune di Milano ufficio editoriale, 1987**

“Se l'edificio di Campanini sembra affidare una propria riconoscibile identità alla preziosa tessitura policroma con cui sono trattate le facciate, di ben più solido disegno strategico sembra essere espressione l'opera dell'Arpesani. Il suo intervento, infatti, distribuisce in due grandi corti articolate attorno all'edificio della chiesa un programma funzionale assai complesso, comprendente i tradizionali servizi parrocchiali, ma soprattutto ricovero, istruzione e tempo libero per studenti e artigiani prevalentemente reclutanti nella periferia e nell'*hinterland* milanese. Qui, infatti, nella eccezionale dovizia di dotazioni (aule tradizionali e aule speciali, laboratori, due teatri, attrezzature per ricreazione e tempo libero, refettori e dormitori) e nella stessa adozione di un impianto tipologico introverso di derivazione abbaziale, non è arbitrario intravedere un progetto della Chiesa milanese, quella popolare e militante di antica tradizione ambrosiana e carliana, di affermare l'estraneità della cultura cattolica all'apparato dello Stato unitario e di costruire una propria presenza attiva nelle aree urbane di maggior sviluppo operaio e artigiano. In questo senso il complesso di via Copernico si configura come una “enclave” autosufficiente rispetto alla Città, specie di cittadella arroccata destinata all'organizzazione integralistica dell'assistenza, dell'educazione e del tempo libero popolare, sottratti all'istruzione pubblica e gestiti in un regime separato e concorrenziale allo Stato preconcordatario.

Da questo punto di vista è lecito vedere nell'Istituto salesiano di S. Ambrogio un superamento sostanziale della concezione tipologica dell'edificio scolastico elaborata dalla cultura del positivismo. Se infatti le scuole costruite dagli architetti dell'Ecclettismo milanese e le stesse Scuole di via Galvani sono ancora fundamentalmente impegnate a misurarsi con problemi di natura fisiopedagogica, con problemi di funzionalità per così dire elementare (orientamento, illuminazione, determinati requisiti distributivi, ecc.), il progetto dell'Arpesani stabilisce una relazione di corrispondenza tra impianto tipologico e programma pedagogico complessivo, nel tentativo di assecondare con la definizione dell'organismo edilizio una strategia formativa in cui la tradizionale nozione di istruzione di base si dilata a comprendere anche l'istruzione professionale e tempo libero. In altri termini si preannuncia qui per la prima volta l'aspirazione a promuovere attraverso configurazioni tipologiche innovative modelli di comportamento che vengono assunti come dettato funzionale della progettazione, atteggiamento che pochi anni più tardi caratterizzerà molteplici



interventi della Società Umanitaria[...]"

**da "Itinerari di architettura"  
di Attilio Pracchi**

"[...]molto complesso nell'aggregazione dei volumi e delle funzioni è, nell'isolato adiacente, l'Istituto S. Ambrogio dei Salesiani di C. Arpesani, realizzato a più riprese tra il 1898 e il 1920 (altri corpi sono stati aggiunti recentemente sulla via M. Gioia), vera istituzione totale per il ricovero, l'istruzione, la formazione professionale e il tempo libero dei giovani, con al cento la chiesa su cui fa perno la distribuzione delle altre funzioni."

Istituto S. Vincenzo:

"Forse ho scelto di seguire il mestiere dell'architetto per il fascino da me esercitato dal complesso di Sant'Agostino : una vera e propria città nella città."  
(CANELLA, 1987, p.229)

**Da "MZ2"  
a cura di Giorgio Fiorese, Comune di Milano ufficio editoriale, 1987**

"Negli stessi anni elaborava [...] una versione più soggettiva e studiata dello stile (*neoromanico*) Alfredo Campanini, nell'Istituto S.Vincenzo; alcune invenzioni di dettaglio – per esempio la sottile ridefinizione degli spigoli, le fasce orizzontali di ceramica – paiono preludere con discrezione agli imminenti, analoghi stilemi del liberty: ma con una raffinatezza contenuta, e nel contesto di una costruttività, dal liberty non raggiunte."  
(GRANDI, PRACCHI, 1980, pp.53-54)

"Se l'edificio di Campanini sembra affidare una propria riconoscibile identità alla preziosa tessitura policroma con cui sono trattate le facciate, di un ben più solido disegno strategico sembra essere espressione l'opera dell'Arpesani. Il suo intervento, infatti, distribuisce in due grandi corti articolate attorno all'edificio della chiesa un programma funzionale assai complesso, comprendente i tradizionali servizi parrocchiali, ma soprattutto ricovero, istruzione e tempo libero per studenti e artigiani prevalentemente reclutati nell'hinterland milanese. Qui, infatti, nella eccezionale dovizia di dotazioni (aule tradizionali e aule speciali, laboratori, due teatri, attrezzature per ricreazione e tempo libero, refettori e dormitori) e nella stessa adozione di un impianto tipologico introverso di derivazione abbaziale, non è arbitrario intravedere un progetto della Chiesa milanese, quella popolare militante di antica tradizione ambrosiana e carliana, di affermare dell'estraneità della cultura cattolica all'apparato dello stato unitario e di costruire una propria presenza attiva in aree urbane di maggior sviluppo operaio e artigiano. In questo senso il complesso di via Copernico si configura come un'«enclave» autosufficiente rispetto alla Città, specie di cittadella arroccata destinata all'organizzazione integralistica dell'assistenza, dell'educazione, e del tempo libero popolare, sottratti all'istituzione pubblica e gestiti in un regime separato e concorrenziale allo stato preconcordatario.

Da questo punto di vista è lecito vedere nell'istituto salesiano di S. Ambrogio un superamento sostanziale della concezione tipologica dell'edificio scolastico elaborato dalla cultura del positivismo. Se infatti le scuole costruite dagli architetti dell'Eclettismo milanese e le stesse scuole di via Galvani sono ancora fundamentalmente impegnate a misurarsi con problemi di natura fisiopedagogica [...] il progetto dell'Arpesani stabilisce una relazione di corrispondenza tra un impianto tipologico e programma pedagogico complessivo, nel tentativo di assecondare con la definizione dell'organismo edilizio una strategia formativa in cui la tradizionale nozione di istruzione di base si dilata a comprendere anche istruzione professionale e tempo libero. [...]"  
(BORDOGNA, 1987, p.118)

“Le scuole costruite dagli architetti dell'Eclettismo milanese finiscono col dare vita a un campionario ripetitivo e addomesticato, nei cui caratteri di funzionalizzazione e di risarcimento l'utopia boitiana si stempera fino quasi a smarrirsi [...]

Si sottraggono alla corrente uniformatrice due complessi destinati all'istruzione, entrambi costruiti in via Copernico all'incirca negli stessi anni: l'Istituto salesiano di S. Ambrogio (poi intitolato a S. Agostino) di Cecilio Arpesani, del 1898, e l'Istituto S. Vincenzo per i bambini deficienti di Alfredo Campanini, del 1900.

Se l'edificio di Campanini sembra affidare una propria riconoscibile identità alla preziosa tessitura policroma con cui sono trattate le facciate, di ben più solido disegno strategico sembra essere espressione l'opera dell'Arpesani.”

“[...] (Campanini) ebbe un rapido successo professionale e imprenditoriale, e, probabilmente su richiesta della clientela, accanto alle opere di maggior impegno culturale e figurativo, realizzò opere "in stile" sull'onda dell'eclettismo. In questo ambito, tuttavia, l'Istituto S. Vincenzo, via Copernico, n. 1, del 1909, in stile neoromanico alla Boito, è un esempio di particolare rigore compositivo; considerata dal Gabetti "la sua opera migliore", ha pareti in mattoni, con cornici alle finestre in cemento e fasce decorative in piastrelle verdi.[...]”

**Da “ *Itinerari di Architettura*“,  
di Attilio Pracchi**

“[...] Il riferimento formale allo stile neomedievale lombardo è chiaro anche nel vicino Istituto San Vincenzo di A. Campanini, di qualche anno successivo con una elegante facciata piana ricca di elementi decorativi[...]

## 4. IL PIANO DEL '53 E IL CENTRO DIREZIONALE

### Le premesse del Piano Albertini

Da “*Itinerari di Architettura*“,  
di Attilio Pracchi

[...] Lo spostamento verso l'esterno dell'anello ferroviario e la conseguente previsione di riutilizzo di una grande area di proprietà demaniale in una direzione preferenziale di sviluppo della città, costituisce per l'Albertini solo un'occasione per tracciare nel piano del '34, nuove arterie nella sede degli impianti ferroviari e una via di collegamento diretto tra piazzale Baiamonti e la stazione Centrale, tagliando a metà due nuclei di edilizia industriale e residenziale ormai consolidatesi a nord e sud della ferrovia. Di questa nuova via (via Pirelli) viene realizzata la parte più ad est, dall'area dell'ex Elvetica, dove ora sorgono i palazzi del Comune e della Sip, all'attuale grattacielo Pirelli.

Non si trattava certo di una scelta strategica di piano, che tuttavia favorì l'avvio delle prime trasformazioni d'uso in senso terziario dell'area, anche se le realizzazioni decolleranno solo nel dopoguerra, quando già si saranno fatte più precise le ipotesi di utilizzo dell'intera area degli impianti ferroviari e del circostante tessuto edilizio. [...]

### Il nuovo PRG e il centro direzionale

“Che già prima della guerra, a seguito del piano regolatore del 1934 e soprattutto dello spostamento della Stazione Centrale (venuta a termine, questa, solo nel 1930) si riguardasse uno sfruttamento edilizio delle aree del vecchio stabilimento (mentre altrove veniva crescendo Bicocca, spinta proprio in quegli anni a uno straordinario sviluppo), appare chiaro, se non altro, dalla circostanza che vede la nuova amministrazione civica, nel 1945, impegnata a imporre la revisione della convenzione anni avanti stipulata tra il Comune e la Pirelli per l'esecuzione del piano regolatore di piazzale Duca d'Aosta. Nel disegno (che si fa risalire a Marcello Piacentini) una monumentale esedra porticata in asse con via Vittor Pisani, aperta sul nuovo fabbricato della stazione, dava ordine alla piazza, schermanto gli innesti dei due assi diagonali e simmetrici di via Pirelli e via Torriani, accessibili da due fornici aperti nel porticato. Oltre al prolungamento di via Pirelli (con la conseguente apertura di un doppio fronte interno alla proprietà) il piano ammetteva una edificazione a blocchi di notevole altezza e densità, che gli stessi funzionari della Pirelli- in rapporti riservati con gli amministratori – non esitano a definire ‘uno sfruttamento eccezionale’, ottenuto grazie a ‘concessioni strappate dopo lunghe nostre insistenze’. In discussione non sono gli aspetti tecnici, ma quelli economici.

[...] Resterà lettera morta anche il progetto sviluppato tra il 1947 e il 1948 dal Servizio Impianti (in particolare dell'ingegner Alberti, con la collaborazione di Giuseppe Magnoni) sulla scorta della soluzione di Piacentini e in accordo con gli Uffici Comunali.”

(CEVINI, 1996 p.27)

“Nelle aree della Brusada, i volumi di progetto sono definiti sulla scorta dell'accennata lottizzazione che, riprendendo le linee del piano di ricostruzione approvato con D.M. 28 febbraio 1949 (che prevedeva l'apertura della nuova via G.B.Pirelli), conferma quanto al lotto della Brusada, la preesistente soluzione a cortina, con corpi continui di 12 piani almeno su tre lati, ridotti a 7 sul quarto (via Pirelli). La soluzione del porticato al piano terra che interessa il fronte su piazzale Duca d'Aosta risolta su via Pirelli (definendone in simmetria con la soluzione prevista del contiguo lotto a sud, l'innesto sul piazzale della Stazione) nonché, brevemente, su via Galvani. Dal lato di via Filzi, è ammessa una più banale distribuzione di corpi con prevalente giacitura nord-sud, sempre a 12 piani e 30, 35 m di lunghezza per 13 di profondità, raccordati dallo zoccolo che da via Pirelli risolta lateralmente sulle vie Filzi e Fara.

A formale sanzione del piano, si pone la convenzione del 7 ottobre 1950, che finalmente conclude un discorso iniziato prima della guerra e interrotto, come si è visto nel 1945. I Pirelli cedono il sedime della nuova strada (2300 mq, oltre ai 1200 destinati a verde pubblico) e, a ulteriore compenso dei contributi per l'esecuzione del piano regolatore, riconoscono al Comune la somma di 2 milioni di lire.”

(CEVINI, 1996 p.28)

**Da “Itinerari di Architettura”,  
di Attilio Pracchi**

[...]Nel piano regolatore adottato nel 1948 appare chiara la scelta della realizzazione di un nuovo centro direzionale, alternativo al vecchio centro, localizzato alla confluenza dei due attrezzati di attraversamento della città.

Come è noto la matrice di tale proposta è rintracciabile nel piano AR, che tuttavia prevedeva l'incrocio delle due strade a ovest del foro Bonaparte( inizio di via Mario Pagano) e il nuovo centro per uffici nell'area dell'ex scalo Sempione, in collegamento con gli altri settori funzionali che si dovevano allineare lungo l'asse attrezzato sud est/ nord ovest, verso la Fiera, San Siro e oltre.

L'area destinata dal piano del 1948 è invece quella compresa nel quadrilatero delimitato ad ovest dall'altro asse attrezzato (nord-sud), a nord dalle vie Pola e Galvani, a est dalle vie Filzi e Galilei e a sud dai vilai Pasubio e Montegrappa. Nello stesso anno 1948, in un concorso indetto dal Comune per la sistemazione dell'area del centro direzionale, vengono presentate le prime ipotesi planivolumetriche, da confrontare con il successivo piano particolareggiato che il Comune appronterà solo nel 1955 dopo la definizione dell'accordo con le Ferrovie dello Stato per l'arretramento degli impianti. Tale arretramento (anzi dapprima si tratta di interrimento) era una delle condizioni di avvio della realizzazione del nuovo centro. I ritardi con cui il problema venne affrontato, unitamente alla localizzazione del centro direzionale troppo prossima al centro tradizionale cittadino, fecero sì che le funzioni terziarie continuassero a localizzarsi di preferenza nell'area centrale, mentre le realizzazioni pubbliche (palazzo del Comune, palazzi della Sip e dell'Imps, la nuova stazione Garibaldi) portate a termine tra la metà degli anni '50 e la metà degli anni '60, non riuscirono ad essere trainanti per l'attuazione del piano particolareggiato. [...]

[...] La realizzazione molto parziale del centro direzionale, unitamente a una riconsiderazione più attenta dei valori sociali e morfologici della città costruita sulla scorta delle lotte degli abitanti che si opponevano alla cancellazione del tessuto ottocentesco prevista dal piano particolareggiato del 1955, hanno comportato l'abbandono nell'ultima variante al piano regolatore delle ipotesi di trasformazione totale della zona. [...]

**Da “Milano. L'anomalia di Porta Nuova”  
di Giovanni Cislighi**

[...] Il Piano Regolatore del secondo dopoguerra prosegue la politica berutiana dell'eliminazione delle acque dal corpo urbano, realizzando la tombinatura della Martesana già prevista dal Piano Albertini. [...] Il piano ridefinisce integralmente anche i caratteri della nuova via Melchiorre Gioia, aperta lungo il tracciato della Martesana, dilatando la precedente sezione stradale, attraverso un riallineamento del lato orientale che presuppone l'abbattimento delle cucine economiche e della Cascina Isolabella[...].

[...] Il Piano del 1953 prevede inoltre l'abbattimento e la ricostruzione integrale dei tessuti esterni alla circonvallazione, sui due lati di via Melchiorre Gioia e di via Vespucci, per le necessità del previsto centro direzionale, come anche la definizione di un nuovo asse viabilistico, sul margine meridionale dello scalo, da via Galilei, verso via Farini. Questo anticipa il grande viale della Liberazione, aperto dopo l'arretramento delle ferrovie varesine (1955), sul prolungamento di viale Tunisia, trasversalmente a via Melchiorre Gioia. Esso diventerà il riferimento privilegiato per numerosi progetti che da allora si succederanno sull'area “Garibaldi- Repubblica”, molto spesso descritta semplicemente come un grande vuoto. [...]



IL PIANO PARTICOLAREGGIATO DEL CENTRO DIREZIONALE  
(Ufficio del Comune con la consulenza dell'arch. Antonello Vincenti, e  
commissione formata dagli arcch. Muzio, Lancia, Perelli e dell'ingegner  
Bosisio)

“Per l'elaborazione di questo Piano particolareggiato è stato istituito sin dal 1953 un ufficio speciale il quale si vale anche della collaborazione di un libero professionista, l'arch. Antonello Vincenti, e della consulenza di una Commissione così composta : prof. arch. Muzio, ing. Bosisio, architetto Lancia, prof. Arch.Perelli, ingegnere capo del Comune, il Dirigente della Divisione Urbanistica.

[...]l'Amministrazione comunale ancor prima che fosse approvato il nuovo P.R.G. adottava, previi accordi con i privati proprietari, una prima volumetria per la fabbricazione sulle aree più vive del centro Direzionale, cioè quelle vicine alla stazione Centrale; in virtù di tale lottizzazione sono già sorti alcuni grandi complessi direzionali, come la sede della 'Lane Rossi', quella della 'Sirti' e altri numerosi edifici destinati ad uffici.

A questi viene ora ad aggiungersi un altro grande complesso : la sede della 'Pirelli' che sarà ubicata in una torre alta ben 130 metri circa. Una convenzione è già stata stipulata per la sede della 'Breda' ed è pure prevista in detta zona la costruzione la prossima costruzione dell nuova sede dell'Azienda Tranviaria Municipale.

Altre realizzazioni nella zona del nuovo Centro Direzionale sono assicurate, quali la sede della Società Petroli (86 metri di altezza), la 'Galbani', la 'Saint Gobain'; è già stata scelta la l'area è per la sede dell'Ufficio tecnico Municipale (60 metri di altezza), la sede del giornale 'Il Lombardo'. ”  
(EDALLO, 1956, pp.59-62)

“L'arretramento delle ferrovie Varesine, che dopo lunghe trattative con al Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato è stato deliberato dalla Giunta Municipale il 22 luglio 1955, ha reso possibile la stesura definitiva del piano particolareggiato del Centro Direzionale sulla base dei principi espressi dal P.R.G. 1953, che riconosce nel nuovo centro una delle realizzazioni fondamentali per lo sviluppo urbanistico di Milano nel prossimo cinquantennio.

[...] L'Amministrazione Civica diede l'avvio alla progettazione del nuovo complesso, affermandone l'importanza attraverso un concorso di idee bandito nel 1848, che vide la partecipazione di numerosi professionisti.

[...]Hanno soprattutto influito sull'impostazione generale del piano le considerazioni di carattere urbanistico dettate dalla necessità di dare completamento all'ambiente urbano attuale, costituito dal sistema piazza Repubblica-via Vittor Pisani, con un sistema a questo ortogonale e parallelo impostato sul prolungamento di viale Tunisia; di collegare viale Tunisia con l'asse attrezzato; di inserire e collegare la nuova stazione delle Ferrovie Varesine che da stazione ad esclusivo traffico

locale diventa stazione succursale con destinazione e percorsi a lungo raggio, con le rimanenti zone della città e in particolare con la Stazione Centrale” e infine di costruire un raccordo ferroviario con Greco.

[...]Elemento caratteristico del Centro Direzionale sarà la strada di collegamento veloce tra le due stazioni, che raggiungerà direttamente il piazzale della nuova stazione, incrociando con un sottopassaggio la superiore strada di collegamento con l'asse attrezzato (nda : via Pirelli)

[...] La trama delle strade secondarie rispetta in parte i vecchi tracciati e in parte si appoggia alle direttrici principali creando nuovi isolati.

Un sistema di piazze minori e di alberghi si inserisce nella maglia stradale assicurando spazi di sosta e parcheggi in superficie e sotterranei per autoveicoli. La lottizzazione è del tipo aperto a edifici isolati o collegati da corpi di fabbrica bassi. La composizione volumetrica, caratterizzata dalla presenza di alcuni edifici a torre (di 80 e 60 metri di altezza) è studiata in modo da distribuire il concentrazione delle massime densità lungo la spina centrale, sul prolungamento di viale Tunisia (da 105.000 a 82.000 mc/ha) con edifici di 40 metri di altezza. Densità minori sono previste negli altri isolati (da 70.000 a 45.000 mc/ha) ove prevalgono gli edifici di 30 metri di altezza.

(URBANISTICA, 1956, pp.106-110)

“I vari piani regolatori ufficiali precedenti (1884-89, 1910-12, 1934) non hanno mai considerato la suddivisione del territorio urbano o circostante la città in base alla sua destinazione [...]

E' nella zona compresa, grosso-modo, tra il viale Zara, la via Galilei e il tracciato degli ex Bastioni che si è individuata la località urbanisticamente adatta per la creazione del nuovo centro, creazione che costituirà il provvedimento risolutivo della già manifestata e progressiva crisi del traffico e degli altri noti inconvenienti di cui soffre l'attuale centro della città.

Si è già detto come ulteriori sventramenti del vecchio centro, oltre al fatto di distruggere le residue caratteristiche ambientali e di essere, come già sperimentato, antieconomici, non costituirebbero che rimedi momentanei e porterebbero ad una ineluttabile involuzione del problema. Si è detto come si voglia, risalendo alle cause di tale disagio, rompere il radio centrismo della città, ed alleggerire il centro di quelle funzioni che si possono esplicare altrove, favorendo la tendenza di decentramento già in atto.

La località prescelta appare la più adatta in quanto :

- 1) è situata a Nord del vecchio centro, nella direzione corrispondente alle tendenze naturali, spontanee, economiche dello sviluppo della città e della città-regione;
- 2) è compresa tra due stazioni ferroviarie
- 3) è facilmente allacciabile alla regione e ai punti vitali della città;
- 4) è suscettibile di sviluppo aperto verso il nord;
- 5) è provvista di aree libere, in parte già di proprietà del comune o demaniali.

[...] è indispensabile predisporre immediatamente lo studio di un piano particolareggiato che [...] dovrà determinare la struttura urbana ed edilizia del nuovo quartiere, del quale il P.R. Generale individua solo i limiti.

Il centro direzionale dovrebbe distinguersi essenzialmente in tre distinte zone :

- 1) la zona commerciale e direzionale propriamente detta [...] Questa zona comprenderebbe una serie di fabbricati ad uso uffici, delle proporzioni anche di grattacieli, e servizi relativi.
- 2) Una zona di abitazioni costituita da alberghi, pensioni, per l'alloggio temporaneo[...]
- La terza zona costituirebbe un centro di divertimenti e di negozi, e comprenderebbe teatri, cinematografi, ristoranti, ecc.

Inoltre vi sarebbero speciali edifici per riunioni internazionali...

Si tratta di creare un organismo nuovo per le nuove particolari funzioni, un importante aspetto della città futura. Si propone perciò che sia bandito un concorso nazionale o internazionale per uno schema di massima di impostazione del nuovo quartiere.”

## **La torre Galfa e il grattacielo Pirelli**

**da “Itinerari di architettura”  
di Attilio Pracchi**

[...] Le aree che vengono invece maggiormente interessate da sostituzioni sono quelle che confluiscono sulla via Pirelli, ai margini del centro direzionale ma in direzione del vecchio centro. Delle realizzazioni del dopoguerra gli episodi edilizi di maggior interesse sono la torre Galfa il Grattacielo Pirelli.[...]

[...] Quella del grattacielo Pirelli (1955-60) è ormai divenuta un'immagine simbolo della Milano dell'espansione economica degli anni '50; realizzato per ospitare gli uffici di una grande industria, ai limiti di quello che avrebbe dovuto essere il moderno centro direzionale, assolveva con efficacia non solo alle esigenze funzionali ma anche di rappresentatività del prestigio del capitalismo milanese.

L'elegante corpo verticale è impostato su una piastra rialzata di tre metri sul piano della piazza, sotto la quale trovano posto due livelli sotterranei. L'immagine di grande snellezza della torre è ottenuta con una pianta di forma poligonale allungata, con la struttura portante sottolineata ma non incombente all'esterno, aperta in corrispondenza dei vertici della parte rastremata del poligono: i quattro pilastri cavi di sezione triangolare formano due tagli verticali per tutta l'altezza della torre, spezzandone la percezione di corpo compatto. Nei grandi pilastri cavi trovano posto le scale e gli ascensori di emergenza e alcuni condotti degli impianti verticali. La struttura portante è completata da due coppie di pilastrate, ortogonali al lato lungo del poligono, nella parte mediana dell'edificio, che all'esterno vengono percepiti come due linee sottili verticali continue, che appena interrompono le grandi superfici vetrate. Attualmente il grattacielo ospita gli uffici della Regione Lombardia.[...]



“ L’architetto Melchiorre Bega costruisce la ‘torre Galfa’, in via Fara 41 ; altro edificio civile e razionale che si autopropone come un modello ripetibile, così come vent’anni prima lo fu, anch’esso senza fortuna, quello di Baciocchi. Qui la coniugazione tra modernità ed elizia statunitense ‘tipologicamente corrente e corretta’ è completa e compiuta: per la prima volta un grattacielo milanese è costruito con strutture portanti metalliche.”

(VERCELLONI, 1987 b, p.180)

“ Per capire il lungo impegno di M.B. per le costruzioni verticali basta porsi di fronte ad una parete di cristallo pulita e senza ostacoli a centro metri dal suolo come il grattacielo Galfa e ‘andare verso il cielo’. Il grande architetto Neutra rimase estasiato di fronte a tanta pulizia architettonica [...]

Le opere di Bega [...] vogliono essere della città cui appartengono, non vogliono annullare le preesistenze ed ambiscono ad entrare in programmi di piani e di nuove aggregazioni di cui le città moderne necessitano. Nasce in questa dimensione spirituale il progetto del grattacielo a cuspide per il Centro Direzionale di Milano destinato ad accogliere le sedi dei più importanti uffici e società della metropoli lombarda[...]

Questo grattacielo di 185 m di altezza concepito dall’architetto M.B. come il più alto d’Europa doveva essere il super grattacielo, la vetta di Milano; all’angolo fra le vie Gioia e della Liberazione, sarebbe stato il riferimento della City, con una mentalità all’americana, dove l’edificio verticale avrebbe trovato la sua ragione d’essere nel diverso modo di occupare il suolo [...]

Ma se questo grattacielo pur nella sua arditezza rimase solo nella fase progettuale, non così si può dire per la torre Galfa. Opera fra le più celebrate di M.B. si colloca tra le strutture verticali (la Pirelli di Gio Ponti, la Velasca del gruppo BPR, il grattacielo di Piazza della Repubblica dello Studio Mattioni) famose per la qualità e l’impegno degli architetti che le hanno progettate. Sorto in vicinanza della stazione, in angolo fra le vie Galvani e Fara ‘dei grattacieli di Milano è il più casto, non vuole esibire invenzioni o trovate, né mira a sbalordire, si può affermare che questa presa di posizione sia ben lontana dal nuocere e che anzi sia da ascrivere a sicuro merito dell’autore che ha saputo concentrare il proprio impegno nella ricerca dei valori più essenziali, trascurando ogni compiacimento superfluo, ogni esercitazione’(Giuseppe Vaccaro, l’Architettura n.48, ott.1959). Sei grandi pilastri quinta ne hanno costruita l’ossatura, e nel suo impianto elementare, si possono scoprire le vetrate con serramenti continui, formati da telai in duralluminio anodizzato, sfalsati nei montanti verticali [...]; innalzandosi per 30 piani nella sua parte fuori terra ed in rapporto alle soluzioni adottate il grattacielo tutto vetrato contrappone una ‘grande purezza formale’ alla evidente sobrietà architettonica. ”

(ZIRONI, 1983, pp.87-90)



## **5. EXPO 2015 E IL PROGETTO PORTA NUOVA**

In data 31 marzo 2008 il Bureau International des Expositions (**BIE**) ha designato la città di Milano, allora sotto la giunta Moratti, quale sede dell'Esposizione Universale 2015.

L'expo si è presentata agli occhi di tutti come una perfetta occasione di riorganizzazione e riqualificazione non solo del polo fieristico di RHO, area che ospiterà i padiglioni dei diversi paesi partecipanti, ma anche di intere aree interne alla città, considerate allora in stato di pseudo abbandono e degrado.

Siamo oggi nel 2014 e a distanza di sei anni, a lavori quasi ultimati, si possono trarre le prime conclusioni sull'effettivo grado di riqualificazione che i numerosi progetti in corso hanno apportato alla città.

Il forzato tentativo di mettere in luce la città di Milano all'interno del contemporaneo panorama architettonico internazionale, e le sottintese dinamiche speculative, intrinseche alla gestione di un evento di questa portata, hanno fatto sì che molti di questi progetti portassero ad una progressiva perdita dell'identità e del ruolo che queste parti di città hanno da sempre interpretato all'interno della logica urbana e metropolitana.

Se da un lato, infatti, l'estetica altisonante degli elementi che disegnano oggi lo skyline cittadino conferisce a questi nuovi poli, e alla città stessa, un forte impatto visivo e un alto grado di riconoscibilità, dall'altro l'uso incondizionato di forme e linguaggi del tutto estranei alla loro reale natura, hanno fatto sì che ci si allontanasse sempre di più da quell'ottica di continuità e di rispetto della forma urbis che per secoli ha caratterizzato i progetti e la formazione di questi luoghi, nel tentativo di una coerenza con il corpo e l'identità del territorio.

Il nuovo ordine urbano, improntato alla ricerca di accattivanti effetti scenici e allo sviluppo di una città verticale, che tende ad un sempre più evidente gigantismo architettonico, perde di vista gli elementi basilari della storia e della tradizione di un luogo, come punti di partenza per un giusto fare città, rischiando di cadere in una logica architettonica priva di un disegno d'insieme, fatta di episodi puntuali ed autoreferenziali, del tutto sordi ad un dialogo comune e con la città.

All'interno di questo grande masterplan, il Progetto Porta Nuova riveste un ruolo fondamentale: attualmente uno dei più grandi cantieri attivi in Europa, collocato ai confini del quartiere Isola, sull'area Garibaldi-Repubblica, area urbana da tempo dismessa, questo luogo diverrà la vera Porta alla città, per lo più grazie alla stretta vicinanza con le principali arterie viabilistiche su ruote e su ferro e alle stazioni ferroviarie di Milano Porta Garibaldi e Milano Centrale.

Sulla scia del processo avviatosi negli anni '50 e sulle orme del progetto per il centro direzionale a cui sarebbe stata, allora, destinata l'area, questo grande intervento si pone come obiettivo la ricucitura e la ricomposizione del tessuto urbano, oltre allo sviluppo nella medesima direzione dei quartieri circostanti. Anche qui, tuttavia, domina la logica che caratterizza la maggior parte di questi interventi di riqualificazione urbana: un linguaggio per lo più avulso da qualsiasi implicazione di tipo storico-formale legata alla natura del luogo su cui sorge.

## **6. NUOVI SCENARI PER UNA CITTA' POSSIBILE**

Nel contesto Expo 2015, in contrapposizione alle logiche speculative da esso generate, si è sviluppato un dibattito architettonico anticonformista, mosso principalmente dalla volontà di fornire soluzioni alternative all'attuale programma di ridefinizione di intere aree urbane, che sta inevitabilmente trasformando un tessuto storico e denso di storia senza instaurare con esso alcun tipo di dialogo.

All'interno di questo dibattito si distinguono i due caratteri principali del recupero e del riuso di edifici esistenti attualmente inutilizzati, e della valorizzazione di risorse naturali e manufatti architettonici presenti nel tessuto urbano e nell'hinterland della città di Milano.

A tal proposito, più di una voce si muove in favore della riapertura dei canali d'acqua come alternativa via di comunicazione e spostamento, oltre che luogo di socializzazione e fruizione della città.

Parallelamente allo scenario architettonico, ma ad esso estremamente affine, sempre più frequentemente la città esprime le proprie necessità e le proprie idee attraverso movimenti culturali ed artistici spontanei, che mettono in evidenza l'incapacità delle istituzioni e degli organi competenti di sopperire alla mancanza di spazi, all'interno del tessuto urbano, adatti ad ospitare attività estranee alle dinamiche economico-produttive, da destinarsi invece al miglioramento della qualità della vita urbana, luoghi in grado di creare, stimolare e rivitalizzare la socializzazione e la vita collettiva cittadina.

- “Milano, metropoli verticale”, La Repubblica, 06 Aprile 2008
- “Milano la città svenduta al cemento”, La Repubblica, 26 Novembre 2008
- “La città dei grattacieli”, La Repubblica, 17 Maggio 2013
- “L'ultimo giro di giostra prima dell'arrivo di un insolito futuro”, La Repubblica, 30 Agosto 2011
- “Questa sarà Porta Nuova”, Corriere della Sera, 15 Dicembre 2010
- “Torri e parchi, la sfida della città verticale”, Corriere della Sera, 3 Agosto 2009
- “Il Comune: pronti a costruire il grattacielo più alto di Milano”, Corriere della sera, 29 Aprile 2010
- “La Politica dei piedi per terra”, Corriere della Sera, 28 Dicembre 2011

### **13. Il Progetto Boatti**

Nel 2011 l'architetto Antonello Boatti propone, all'interno di una serie di convegni, petizioni e referendum, raccolte sotto il titolo “ Ridisegniamo l'Expo”, un ambizioso progetto di riapertura di alcune delle principali vie d'acqua che attraversavano Milano, tombinate nell'arco del 900 e che scorrono attualmente appena sotto il manto stradale. In particolare il progetto vede il suo fulcro nella riscoperta dei tracciati storici del Naviglio della Martesana, della cerchia e della Vettabbia, attraverso la creazione di un sistema continuo di canali di dimensioni variabili, in grado di migliorare in modo significativo il paesaggio urbano, dalla periferia nord, attraverso il centro storico, fino alle aree urbane a sud-est.

- “Navigli sì o no?”, Corriere della Sera, 27 Novembre 2008
- Tavole di progetto

#### **14. Il fenomeno MACAO**

Nel 2012 centinaia di giovani, artisti e non, si raccolgono in un movimento di natura sociale-culturale, chiamato MACAO, dando il via a diverse occupazioni di spazi ed edifici attualmente inutilizzati e “dimenticati”, collocati nelle principali vie del centro storico meneghino.

Nomade all'interno del tessuto urbano Macao ha come obiettivo la dimostrazione ( negli intenti) di come si possa immaginare e costruire una capacità cooperante di fare arte, cultura e ricerca in una realtà che dimostra sempre più spesso estraneità e disinteresse verso questi temi.

Prima fra tutte, il 5 Maggio 2012, viene occupata la Torre Galfa, di proprietà del gruppo Ligresti e con essa inizia a prendere forma il Nuovo Centro per le Arti, la Cultura e la Ricerca, che presto diventerà un pretesto per riflessioni di diversa entità, circa la mancanza, in una città come Milano, di spazi adatti alla socializzazione e allo sviluppo di una dimensione culturale cittadina, oltre all'evidente disinteresse nel recupero di risorse, interi edifici abbandonati, in un' ottica di terziarizzazione di nuove aree prettamente speculativa.

- “L'arte invade i 31 piani della Torre Galfa”, La Repubblica , 06 Maggio 2012
- “ Gli artisti del gruppo Macao occupano la Torre Galfa”, Corriere della Sera, 06 Maggio 2012
- “Torre Galfa occupata da alcuni gruppi di artisti”, Il Giornale, 05 Maggio 2012
- “Il grattacielo arrugginito, monumento allo spreco, La Repubblica 11 Maggio 2012
- “ Fo alla Torre Galfa occupata << Io garante contro lo sgombero>>, Corriere della Sera, 11 Maggio 2012
- “Torre Galfa: l'esempio di spazi vuoti da cambiare”, Corriere della sera, 23 Maggio 2012

### III . ANALISI ARCHITETTONICA PROGETTUALE

INDICE:

#### **1 Riferimenti termali**

pag.47

\_ **Intro** : L'edificio con funzione termale, analisi di tale tipologia come possibile funzione urbana qualificante.

\_ **Terme dell'ottocento** : il rapporto con il contesto

Progetto: Dianabad, 1841-43 di Karl Von Etzel e Ludwig Forfter, Vienna, Austria.

\_ **Terme moderne** : il ruolo sociale

Progetto: Piscina Casa Balilla, 1933-35 di Cesare Valle, Forlì Italia.

Progetto: Piscina Foro Itliaco, 1937, di Costantino Costantini, Roma Lungotevere, Italia.

\_ **Terme contemporanee**: il rapporto con l'acqua

Progetto: Centro sportivo Marnix, 2004-06, di Mecanoo, Amsterdam, Olanda

#### **2 Linguaggio architettonico, genesi progettuale**

pag. 49

\_ **Il completamento della cortina** : la Cittadella e la continuità dei fronti su Via Galvani e Via Melchiorre Gioia.

Progetto: Arpesani, Complesso Salesiani, Milano 1895

Progetto: Campanini, Istituto S.Vincenzo, Milano 1910

\_ **Il tema dell'angolo** : la relazione che crea il prospetto con la città e il rapporto tra esterno e interno.

Progetto : Grafton Architects, Nuova sede Università Bocconi, Milano, 2002-08

\_ **L'elemento di continuità**: L'elemento architettonico che lega il progetto nelle sue varie componenti rendendolo un oggetto unico.

Progetto: Giuseppe Terragni, Nuova sede delle Scuole d'Arte dell'Accademia di Brera, Milano.

#### **3 L'impianto:**

pag.50

\_ Intro, elementi e funzioni

\_ Il livello stradale, la quota della città

\_ Il livello sopraelevato, il collegamento aereo dei complessi scolastici

\_ Il livello ipogeo, una nuova quota urbana in rapporto con il Naviglio

#### **4 L'edificio termale**

pag.53

#### **5 La biblioteca**

pag. 54

**6 Il basamento della torre Galfa**, un nuovo spazio creativo per la città.

Pag.54



## **1 Riferimenti termali**

### **Intro : L'edificio termale, analisi di tale tipologia come possibile funzione urbana qualificante.**

*La presenza dell'acqua nello scenario architettonico (...), introducendo il dualismo tra materia solida e liquida, immobile e fluente, offre all'architetto un campo di azione inesauribile" (Paolo Portoghesi)*

Lo spazio termale e la pratica dell'utilizzo dell'acqua come elemento generatore di valori fisici e simbolici, accompagnano la storia dell'uomo e dell'architettura.

Cardine del progetto è stata l'analisi di ambiti tematici riguardanti il rapporto tra architettura ed edifici termali che permette di delineare concettualizzazioni spaziali e funzionali sorte congiuntamente alla nascita dell'uomo, indirizzate a soddisfare l'innata volontà di garantire alla società e all'individuo qualità di vita elevate, durevoli ed eticamente condivisibili.

Le azioni di ricerca e progettazione sono quindi stati parametri posti in stretta relazione durante tutto il percorso progettuale, col fine di evidenziare attraverso elementi di natura spaziale e costruttiva, le radici culturali storiche e di innovazione che la stessa tematica termale implica.

Inoltre la tematica termale, costituisce l'incipit attraverso il quale favorire e stimolare azioni di riqualificazione culturale e urbana che la società, e i luoghi in cui essa risiede, reclamano con dichiarata forza, complessità ed articolazione.

La complessa varietà tipologica, che il tema esprime, avvalorata il significato di un'indagine proiettata a recuperare i principi che l'architettura termale da sempre incorpora all'interno del territorio antropizzato e dei sistemi di relazione che in esso si stabiliscono.

La relazione tra terme, contesto e cultura, nell'accezione più ampia dei termini, fa sì che il progetto miri alla riqualificazione urbana dell'area che diventa un punto di interesse sociale, urbano e architettonico.

---

### **TERME TARDO OTTOCENTESCHE: il rapporto con il contesto**

#### **Terme dell'ottocento : il rapporto con il contesto**

Progetto: Dianabad, 1841-43 di Karl Von Etzel e Ludwig Forfter, Vienna, Austria.

L'elemento di riferimento per il progetto dell'edificio termale che si può ricondurre all'esperienza ottocentesca è la stretta relazione che l'impianto termale ottocentesco creava con il contesto urbano nella quale si inseriva.

L'edificio termale all'interno della città costituisce il palinsesto dei riti e della storia di quel luogo attraverso la sua architettura, il suo carattere, e la sua funzione.

Nel caso particolare del progetto Dianabad di Karl Von Etzel e Ludwig Forfter l'edificio si trova lungo il canale del Danubio, con il quale si trova in stretto rapporto in quanto le acque del fiume vengono filtrate e introdotte nella piscina. Si tratta della ricostruzione del primo Dianabad, realizzato nel 1808 – 1810 dall'architetto Jean Charles de Moreau.

A seguito della demolizione della cinta muraria che costeggia il lato della città interna affacciato sul canale del Danubio i bagni possono assumere un nuovo ruolo all'interno della città.

---

### **TERME MODERNE**

#### **Terme moderne : il ruolo sociale**

Il progetto sviluppa un nuovo scenario architettonico e funzionale, riguardante il sistema termale, esplorando analiticamente le fasi di progettazione di un processo di ridefinizione di contesti e luoghi ad elevata complessità, al fine di contribuire all'azione di qualificazione spaziale e sociale.

L'architettura termale proposta, i suoi spazi e il suo linguaggio vogliono essere la rappresentazione e la testimonianza di un rinnovato concetto di benessere moderno che la società contemporanea rivendica. Il riferimento più vicino a questi fattori fondamentali per definire il progetto era quello del progetto della Piscina Casa del Balilla dell'architetto Cesare Valle a Forlì.

La Casa-stadio realizzata tra il 1933 e il 1935 sorge in un grande isolato della zona di espansione esterna alla cerchia delle mura, nel settore sud orientale della città. Si atesta sul viale dedicato a Benito Mussolini, che era stato aperto per collegare la nuova stazione ferroviaria al centro cittadino e lungo il quale si concentravano molti degli edifici più rappresentativi del regime.

Le funzioni predominanti dell'edificio, sportiva e culturale, sono nettamente suddivise e dotate di ingressi indipendenti, che danno accesso ai tre nuclei principali: il teatro, la palestra e la piscina, quest'ultima demolita nel dopoguerra. La palestra e la piscina sono alloggiate in due volumi disposti simmetricamente ai lati di un cortile quadrato, sul quale affacciano gli spogliatoi, che è collegato, attraverso un porticato, ad un grande campo sportivo. La palestra è dotata di una galleria per il pubblico mentre la piscina poteva essere aperta verso il cortile grazie a vetrate scorrevoli. L'atrio d'ingresso, posto sul medesimo asse di simmetria dà accesso anche a una grande sala schermo e all'infermeria. L'ala dedicata alla cultura è invece costituita da un cinema-teatro, contenuto in un massiccio volume aggettante verso il viale, da una sala convegni e da una biblioteca, alloggiate in un corpo semicircolare, frutto di una variante in corso d'opera.

Altra analogia con il nostro progetto è quella di avere all'interno del complesso un elemento distintivo: così come l'elemento piramidale natatorio che contraddistingue il nostro progetto il complesso del Balilla è dominato da una torre imponente, perno simbolico della composizione.

## **TERME CONTEMPORANEE**

\_ **Terme contemporanee:** il rapporto con l'acqua

Progetto: Centro sportivo Marnix, 2004-06, di Mecanoo, Amsterdam, Olanda

Gli ambiti territoriali e urbani costituiscono gli orizzonti con i quali l'architettura termale si confronta, introducendo opportunità e logiche di valorizzazione fisica, sociale e culturale di una realtà in dinamica evoluzione: analizzare la relazione tra terme e architettura significa confrontarsi con una delle tematiche fondative la storia della città, attraverso la ri-lettura di un'infrastruttura culturale quale espressione della contemporaneità.

L'elemento distintivo del progetto è il rapporto con il Naviglio, che implica ragionamenti e scelte progettuali ben definite, che influiscono sia sullo spazio pubblico esterno sia su quello interno all'edificio termale.

Un caso particolarmente accomunabile è il progetto del centro sportivo Marnix di Mecanoo Architecten e Wind Groep Architecten, che si rapporta con il canale Singel, come il progetto Dialogos si rapporta con il Naviglio Martesana, rendendo l'elemento dell'acqua fondamentale in quanto si confronta con l'edificio e ne determina spazi e affacci significativi.

Il centro sportivo Marnix insiste su un'area urbana precedentemente occupata dalla vecchia sede, realizzata nel 1956. Mecanoo Architecten riprende alcune soluzioni del vecchio edificio rendendolo chiaramente riconoscibile all'interno del tessuto cittadino.

Le funzioni in esso contenute (due piscine, di cui una olimpionica, e una palestra polivalente) sono disposte in due volumi allineati al tessuto urbano su Marnixstraat. Il fronte orientato a nord-est, invece, è collocato in prossimità del ponte sul canale Singel, e genera in rapporto al medesimo uno slargo urbano; il retro del centro sportivo, infine, risulta completamente vetrato e allineato al canale.

Questa struttura sportiva costituisce, in sintesi, un riammagliamentamento edilizio del tessuto circostante, in stretta relazione con l'elemento del canale, che diventa parte determinante della progettazione del medesimo.

Risulta inoltre di particolare interesse lo schema altimetrico adottato per l'articolazione dei vari livelli; l'androne vetrato di ingresso consente, infatti, di avere una vista generale sulle diverse destinazioni d'uso ospitate nel centro sportivo, alcune delle quali, per via della trasparenza delle pareti perimetrali, godono di un affaccio diretto sul canale Singel.



## 2 Linguaggio architettonico, genesi progettuale

Il linguaggio architettonico è stato un parametro fondamentale per la definizione del progetto, in quanto elemento connettore di un tessuto urbano che oggi si presenta disomogeneo rispetto all'idea di unitarietà iniziale all'interno della concezione di un quartiere rivolto alla cultura e all'istruzione. Il quartiere presenta nell'arco di poche centinaia di metri una complessità compositiva non indifferente che va dal neoromanico di Boito, allo stile moderno dei grattacieli Pirelli e della Torre Galfa, all'austerità della Stazione, alle linee sinuose del Palazzo Lombardia.

La definizione del linguaggio architettonico ha cercato quindi di riprendere quelli che erano i principi della "Cittadella", ponendoli come elementi fondatori del progetto evitando di contrapporre al tessuto urbano già così contaminato ulteriori elementi che mirassero alla celebrazione del singolo piuttosto che alla ricerca di un profondo legame con il tessuto urbano esistente e il progetto d'insieme. Il progetto diventa così il nodo che lega le diverse realtà dell'area ponendosi come elemento di continuità urbana, attraverso il linguaggio architettonico e formale.

**\_ Il completamento della cortina** : la Cittadella e la continuità dei fronti su Via Galvani e Via Melchiorre Gioia.

L'idea di partenza è stata quella di offrire un fronte unico su Via Melchiorre Gioia e Via Galvani, seguendo le tracce dei progetti originari dell'Arpesani e del Campanini, attraverso la ricostruzione della "Cittadella".

La realizzazione del complesso dei Salesiani di S. Ambrogio ha inizio sul finire del '800, ad opera dell'architetto Arpesani. L'intervento distribuisce in due grandi corti articolate attorno all'edificio della chiesa un programma funzionale assai complesso, destinato a studenti e artigiani provenienti dalla periferia e dall'hinterland milanese. Gli elementi che compongono il complesso sono andati completandosi negli anni, assumendo, definitivamente alla fine degli anni 60, l'attuale conformazione di una cortina edilizia chiusa su tutti i lati. Immediatamente adiacente, e antecedente il complesso di S. Ambrogio, si colloca il Pio Istituto Sordi di Milano, primo elemento architettonico comparso sul luogo e risalente a metà 800. Nei primi anni del 900 l'Architetto Campanini elabora il progetto dell'Istituto S. Vincenzo per i bambini deficienti: un'opera architettonica costituita da una cortina edilizia disposta sui quattro lati dell'isolato e da un elemento centrale. Del progetto del Campanini viene realizzato solo uno dei quattro lati della corte, che, con il Pio Istituto Sordi e gli edifici dei Salesiani, costituisce un fronte continuo su via Copernico. La mancata realizzazione degli edifici su via Melchiorre Gioia e via Galvani rende la cortina incompleta, trasformando il restante spazio dell'isolato in un luogo anonimo percepito come vuoto urbano.

**\_ Il tema dell'angolo** : la relazione che crea il prospetto con la città e il rapporto tra esterno e interno.

L'area di progetto si inserisce in un nodo urbano cruciale dell'espansione urbana in epoca moderna, generata dagli assetti stradali formati durante i Piani Regolatori che negli anni hanno definito vie come Via Melchiorre Gioia e Via Galvani tracciati fondamentali per la distribuzione urbana dell'area.

È proprio sull'intersezione di queste due grandi vie che il progetto si origina, identificando nell'elemento dell'angolo urbano la matrice generatrice dell'edificio termale, definito da volumi e forme semplici che seguendo una propria gerarchia volumetrica si articolano partendo dall'angolo stesso fino agli edifici esistenti chiudendo l'isolato.

Un altro edificio di recente costruzione si comporta in maniera simile ponendo l'angolo come elemento di continuità tra la città e lo spazio interno del manufatto.

Il progetto per l'Università Bocconi rappresenta la massività dell'architettura milanese reinterpretata con sensibilità "nordica" per la luce e la frammentazione dei volumi. Gli architetti progettisti affascinati dalla solidità esterna dell'architettura locale, che però nasconde piccoli tesori interni, e dalla vitalità del vicino mercato del Broletto, le Grafton hanno concepito il nuovo edificio

come un complesso molto permeabile ed aperto alla città.

L'estremità nord, che fronteggia l'arteria costituita da Viale Bligny, si rivolge alla vita pulsante della città insinuandosi con una facciata che diventa l'espedito architettonico per aprire una "finestra su Milano", simbolo del contributo culturale che l'Università Bocconi fornisce alla vita della città. Elemento dominante di questo prospetto è il volume aggettante ed inclinato dell'Aula Magna, che è in grado di ospitare fino a mille persone e funzionerà da vero e proprio teatro, con torre scenica e palco mobile.

**\_ L'elemento di continuità:** L'elemento architettonico che lega il progetto nelle sue varie componenti rendendolo un oggetto unico.

Il progetto oltre ad avere al suo interno una molteplicità di edifici contenenti funzioni culturali differenti si lega anche agli edifici già esistenti attraverso una nuova quota urbana di percorsi che connettono l'edificio dei Salesiani, la scuola di Boito, l'edificio di Santa Maria Consolatrice e il basamento della Torre Galfa.

La nuova quota urbana emerge attraverso una struttura che lega i percorsi agli edifici rendendo le varie componenti del progetto un oggetto unico che si sviluppa sia all'interno che all'esterno del complesso legando formalmente anche i prospetti degli edifici con affaccio su strada.

Questo tipo di soluzione progettuale era già stata accennata da Giuseppe Terragni nella sua proposta progettuale per la nuova sede delle Scuole d'Arte dell'Accademia di Brera.

Giuseppe Terragni sviluppa l'idea di un trattamento architettonico per i percorsi e le facciate che crei un' omogeneità complessiva del sistema attraverso la ripetizione di una maglia regolare scandita da elementi verticali e orizzontali.

### **3 L'impianto:**

#### **\_ Intro, elementi e funzioni**

La recente rivalutazione dell'area di Porta Nuova, in vista di Expo 2015, e le considerazioni relative ad una possibile riapertura dei canali milanesi, in particolare del Naviglio Martesana, hanno riportato l'attenzione su una porzione di città in costante evoluzione, da sempre oggetto di profonde mutazioni storiche, funzionali e architettoniche.

Con l'intento, quindi, di una più profonda riflessione sull'effettivo ruolo che l'architettura, intesa come manufatto architettonico, dovrebbe svolgere nella definizione dell'identità della città, dia LOGOS si inserisce in questo contesto, mettendone in evidenza punti di forza e cercando di rispondere ad alcune evidenti criticità che caratterizzano l'attuale modo di fare architettura.

Il progetto si colloca all'incrocio tra due assi che hanno fin dal principio definito la conformazione di questo luogo, la via Galvani, che mette in relazione la zona dell'ex lazzeretto e della stazione di Milano Centrale con la fascia più esterna della città e la nuova area di Porta Nuova, e via Melchiorre Gioia, sotto la quale scorreva fino agli anni '60 il Naviglio della Martesana. In questo punto la città presenta quello che potremmo oggi chiamare un vuoto urbano: dia Logos si inserisce come completamento dell'isolato compreso tra via Galvani e via Tonale, lungo Melchiorre Gioia e via Copernico, attualmente quasi interamente occupato dal complesso dei salesiani di S.Ambrogio, complesso scolastico-ecclesiastico sorto a cavallo tra '800 e '900.

Punto fulcro e generatore dell'intero impianto è la riapertura del canale d'acqua ora tombinato, come occasione non solo per una ritrovata identità storico-spaziale dell'area e come alternativa alla pretesa autoreferenzialità dimostrata dai più recenti interventi architettonici, ma anche come occasione per dare luogo ad una differente fruizione di questi spazi da parte della città: da sempre, a Milano, e

altrove, l'acqua è stato elemento e pretesto per lo sviluppo di importanti attività di aggregazione e socializzazione che rivestono un ruolo fondamentale nel migliorare la qualità della vita urbana. L'acqua diventa quindi lo spunto per la costruzione di una più intrinseca continuità, da un lato con il complesso dei salesiani e dall'altro con la città.

Così come il complesso dei Salesiani di S. Ambrogio, altri due edifici svolgono sull'area una funzione scolastico-educativo: la scuola di via Galvani di Camillo Boito (1889) e l'Istituto Maria consolatrice, complesso scolastico che fronteggia i Salesiani su via Melchiorre Gioia. Lungo via Galvani si colloca inoltre la Torre Galfa, architettura verticale di ferro e vetro, uno dei pochi elementi realizzati con il piano regolatore del '53 che prevedeva che tutta l'area fosse destinata alla realizzazione di un grande centro direzionale.

All'interno di questo complesso urbano, composto da importanti elementi apparentemente slegati tra loro, appartenenti a epoche diverse e ognuno caratterizzato da una forte identità propria, DiaLOGOS si pone come elemento d'unione, chiave di volta di un sistema che racchiude in sé una naturale compartecipazione nella costruzione di questa parte di città. Ponendosi come elemento di relazione tra questi diversi nuclei, il progetto fa sì che si definisca una nuova dimensione di città nella città: l'ideale ricostruzione di una cittadella scolastica mira ad un, forse utopico, superamento delle singole realtà e degli individualismi che caratterizzano la metropoli odierna, nella creazione di un progetto più ampio di partecipazione e scambio tra la singola architettura e la città.

Su questi intenti i volumi di dia-Logos si articolano seguendo una sorta di gerarchia interna che vede il proprio fulcro nell'edificio ad angolo tra via Galvani e via Melchiorre Gioia, ospitante le vasche d'acqua ad uso sportivo e le funzioni termali e legato al complesso esistente dei Salesiani attraverso due bracci, di sezione inferiore: una biblioteca su via Melchiorre Gioia e una area ricettiva-distributiva strettamente in funzione del complesso scolastico, su via Galvani. I tre blocchi collaborano, da un punto di vista formale, alla ricostruzione della cortina edilizia già prevista per questa parte dell'isolato e mai realizzata, definendo due fronti unici e continui sulle vie Gioia e Galvani. Un rapporto gerarchico esiste anche tra le diverse quote sulle quali si sviluppa l'intero progetto; oltre alla quota stradale, quella degli accessi al sistema, esistono altre due quote, identificative di due dimensioni diverse: la quota ipogea, la relazione tra acqua e città, e la quota aerea, un sistema di percorsi a sei metri di altezza, destinato alla cittadella scolastica, che collega dia-LOGOS all'istituto dei Salesiani, all'Istituto Maria Consolatrice, alla scuola di Boito e alla torre Galfa, per la quale viene progettato un nuovo basamento e quindi un nuovo fronte su via Galvani.

La scelta del linguaggio architettonico è stata fondamentale, sia nel rapporto con gli elementi significativi del contesto presi in considerazione nel progetto, sia nella definizione del carattere dell'architettura stessa, dove il diverso uso dei materiali rende chiare le logiche implicite alla progettazione.

I volumi principali si presentano come architetture dalle forme limpide e quanto più lineari, prive di espedienti rivolti ad un puro formalismo scenico, nel tentativo di evitare ulteriori giustapposizioni ad un tessuto già particolarmente ricco e diversificato e di mantenere un rapporto con esso quanto più neutro ed unitario: il laterizio degli involucri stabilisce un rapporto di continuità con gli edifici del contorno, oltre a sottolineare un forte rapporto con la tradizione architettonica milanese che da sempre fa dell'uso dei tipici mattoni rossi uno dei suoi cardini principali, dal romanico di S. Ambrogio all'eclettismo della scuola di Boito di fine '800, fino alle architetture di richiamo industriale del '900. tracce delle architetture industriali che, a cavallo tra '800 e '900, con le fabbriche Pirelli Breda ed Elvetica, costellavano l'area, si ritrovano in alcuni espedienti utilizzati all'interno del progetto, come l'elemento vetrato che percorre internamente l'intero edificio termale presentandosi in copertura sotto forma di shed che raccolgono la luce e la distribuiscono all'interno, così come anche il disegno delle facciate interne alla corte, caratterizzate dalla presenza di grandi superfici vetrate definite da una scansione degli infissi regolare e costante.

Diverso è invece il ruolo dell'elemento plastico che, definendo la quota dei percorsi aerei, nonché dei collegamenti verticali e degli accessi al sistema, costituisce l'elemento di unitarietà che lega l'intero complesso in un'unica dimensione dominata da un proprio ed esclusivo carattere architettonico: la ripetizione serrata degli alti pilastri che sorreggono le passerelle e segnano il perimetro della piazza ipogea, scandisce il ritmo del progetto, orizzontale, delineando gli spazi del percorso e quelli dello stare, e verticale sottolineando attraverso la variazione dimensionale degli elementi che lo

compongono, la diversa natura delle tre quote, ipogea, stradale, aerea. Il tutto è ulteriormente sottolineato dallo stacco materico del cemento bianco giustapposto al laterizio, che, oltre a richiamare la bicromia degli edifici circostanti, conferisce al progetto una dimensione estetica più vicina all'ottica contemporanea.

### **\_ Il livello stradale, la quota della città**

Il primo approccio dalla città al progetto si ha al livello stradale, a quota +125 m, sul quale sono collocati gli accessi al sistema e ai collegamenti verticali che portano alla piazza ipogea e ai percorsi aerei.

Gli accessi principali si trovano su via Galvani e su via Melchiorre Gioia: il primo è definito da un'apertura stretta e alta nella cortina che permette alla strada di entrare all'interno del sistema, allargare la propria sezione in un'intima terrazza interna, affacciata sulla piazza ipogea, costeggiare l'edificio termale e riuscire su Melchiorre Gioia. Qui una passerella, tagliando gli edifici in prossimità della biblioteca, percorre, a sbalzo sul canale Martesana, l'intero fronte.

La città penetra nel sistema anche da via Copernico, un tempo affaccio principale del complesso dei Salesiani e oggi considerata un retro rispetto alla più frequentata Melchiorre Gioia: da via Copernico, tra l'ex Istituto dei Sordi Parlanti e la corte dei Salesiani, si apre un percorso che attraversa trasversalmente l'intero isolato, aprendosi in una grande scalinata sulla piazza ipogea che esce così dalla dimensione privata per entrare in quella urbana.

A questa quota trovano infine luogo gli spazi ricettivi e distributivi dei singoli edifici: la grande hall dell'edificio termale, il nucleo distributivo del polo scolastico, l'ingresso alla biblioteca e al centro culturale artistico collocato nel basamento della Torre Galfa.

### **\_ Il livello sopraelevato, il collegamento aereo dei complessi scolastici**

La quota +132 m, sette metri sopraelevata rispetto alla strada, è quella destinata alla dimensione scolastico culturale. A questo livello una serie di percorsi aerei collegano i diversi elementi che compongono il sistema della cittadella: collegate alla quota stradale per mezzo di sceniche scale sospese tra i pilastri e posizionate in prossimità dei punti focali del progetto, le passerelle partono da via Galvani, dove la facciata dell'edificio termale è caratterizzata da una grande scala, parzialmente coperta che porta appunto alla quota aerea. Da qui i collegamenti si diramano in tre bracci principali, il primo dei quali mette in relazione l'edificio termale, che a questa quota prevede vasche ad uso scolastico-sportivo, con i laboratori artistici della Torre Galfa e, in successione con la scuola di Boito; il secondo, attraversa lo spazio della piazza per raggiungere i piani alti dell'Istituto dei Salesiani; il terzo infine, scavalca il naviglio e Melchiorre Gioia, raggiungendo l'accesso all'Istituto Maria Consolatrice.

Questo livello, oltre ad incarnare l'elemento collante che pone in stretta relazione tutte le componenti del progetto definendo un unico grande sistema, sottolinea la volontà di creare una dimensione isolta e staccata da quella stradale. Una dimensione che con i suoi affacci sul canale e su significativi scorci cittadini, e le sue piazze a cielo aperto sulle coperture calpestabili della biblioteca e del basamento della Torre, si esula volontariamente da un dialogo con la città contemporanea, per chiudersi in un proprio intimo carattere di luogo urbano in quanto tale.

### **\_ Il livello ipogeo, una nuova quota urbana in rapporto con il Naviglio**

La nuova quota urbana elemento fondamentale per la definizione del progetto si trova in relazione al livello dell'acqua del Naviglio Martesana a +121 m. Il nuovo livello urbano ospita funzioni di natura privata, come la distribuzione del percorso termale dell'edificio principale, e funzioni di natura pubblica, come la grande piazza urbana arricchita da servizi di contingenza quali l'info-point e una piccola zona ristoro. Significativa è anche la Darsena ricreata sotto la biblioteca per rendere l'area accessibile anche dal Naviglio stesso, accrescendo maggiormente la relazione tra l'elemento dell'acqua e il complesso.

Nella piazza sono presenti molteplici punti d'accesso: la scalinata collocata sotto la copertura della biblioteca in relazione con il percorso urbano creato dal nuovo complesso e l'edificio del teatro, dalle scale poste in prossimità del percorso pedonale su Melchiorre Gioia, e ovviamente l'accesso pedonale che si distribuisce lungo tutto il naviglio che culmina nella piazza stessa.

Il disegno della piazza vuole riprendere quello che era il progetto originario per il luogo, mantenendo all'interno del sistema, un luogo dello stare, aperto e a disposizione degli edifici che lo racchiudevano.

Elemento che accomuna molte architetture milanesi, che si presentano con fronti solidi e uniti, che però racchiudono all'interno spazi che racchiudono tutta la vitalità del luogo.

#### **4.L'edificio termale**

L'edificio principale, collocato all'angolo tra Via Galvani e Via Melchiorre Gioia, si configura come un edificio con funzione termale, determinato dall'analisi tipologica sul tema assume un ruolo urbano predominante sull'area.

L'edificio si distribuisce su più livelli, individuando tre quote di principale interesse, la quota stradale, la quota delle passerelle aeree di collegamento dell'intero sistema e la nuova quota urbana della piazza ipogea dove sono state collocate le principali attività acquatiche.

L'edificio vede al livello stradale l'accesso di pertinenza più pubblica, che si relaziona con la grande hall d'ingresso, grande spazio comune dalla quale si diramano i collegamenti interni alle varie aree termali e natatorie.

Il livello superiore dell'edificio rimane uno spazio più di pertinenza scolastica, essendo collocato allo stesso livello del percorso aereo sopraelevato e ospitando una grande vasca natatoria con i relativi spazi di servizio, garantendo così una maggiore indipendenza e autonomia rispetto alle altre parti dell'edificio.

Il livello ipogeo assume un'importanza notevole all'interno del progetto perché oltre ad essere la nuova quota urbana grazie all'ampio spazio pubblico che si relaziona con il Naviglio della Martesana, è anche lo spazio dove il percorso termale vero e proprio ha origine.

Suddiviso in vari ambienti in successione che, partendo da una vasca affacciata direttamente sull'acqua della Martesana, con la quale crea una stretta relazione, prosegue con vasche termali organizzate in uno spazio centrale a doppia altezza da cui l'esperienza dell'edificio si può configurare attraverso due momenti. Il primo di essi conduce ad una vasca collocata all'interno di un volume piramidale, uno spazio introverso e metafisico che nega ogni rapporto con l'esterno se non attraverso l'apertura posta alla sua sommità, che comunica con il cielo e, idealmente, con l'infinito.

Dall'esterno la piramide si presenta come un grande tronco di cono, a voler richiamare l'esperienza delle ciminiere industriali che caratterizzavano l'area nel periodo ottocentesco e le forme assolute e archetipiche dell'architettura tradizionale italiana. L'elemento della piramide racchiusa all'interno della struttura delle passerelle aeree si rapporta anche con lo spazio esterno, dominando la piazza ipogea affacciata sul Naviglio.

Ulteriori spazi termali, quelli di natura più intima, si organizzano attorno ad un patio aperto, che mette in comunicazione visiva l'area termale e la piazza urbana in prossimità dell'accesso all'edificio. Questi spazi assumono i caratteri della caverna e della scoperta, dove la luce filtra e ne definisce i volumi e gli spazi che si configurano in maniera sempre differente, per creare un'esperienza diversificata in ogni stanza d'acqua.

Al piano ipogeo sono stati inseriti ovviamente anche spazi dedicati alle attività contingenti,

come aree massaggi e zone di riposo, e i relativi spogliatoi.

Caratteristica che definisce lo spazio interno su tutti i livelli dell'edificio è la presenza di un volume vetrato che attraversa tutti i piani e si configura come un ampio cannon-lumiere. Questo spazio oltre a garantire una grande fonte luminosa a tutti i piani dell'edificio diventa l'elemento di distribuzione interna principale, contenendo gli elementi di risalita che collegano i vari piani tra loro.

## **5.La biblioteca**

Affacciato su Melchiorre Gioia a chiudere la cortina è stato inserito un volume di forma allungata, che si configura come una biblioteca, funzione pubblica e di pertinenza agli edifici scolastici racchiusi nel complesso. La funzione rappresenta un'ulteriore occasione di accrescere le attività culturali del sito che attraverso la copertura calpestabile dell'edificio, che coincide con la quota aerea di collegamento delle varie componenti del progetto, garantisce la massima fruibilità da parte degli istituti scolastici. La stessa copertura diventa l'elemento di chiusura del sistema, comportandosi in maniera dissimile nella parte in relazione all'edificio del teatro esistente. L'edificio in questo punto appare come un edificio svuotato che mette in evidenza lo scheletro della struttura modulare, matrice generativa di tutto il progetto, sul nuovo accesso urbano della piazza ipogea.

La biblioteca presenta un accesso in prossimità del percorso pedonale su Melchiorre Gioia accogliendo l'utenza in un ingresso a tutta altezza con un piccolo servizio ristoro. Lo spazio interno della biblioteca è disposto su due livelli, il livello soppalcato si affaccia sull'aula centrale illuminato dalle grandi aperture che creano una stretta relazione tra lo spazio interno e il percorso esterno affacciato sul Naviglio, mentre la parte che si relaziona con la piazza ipogea mantiene un rapporto più intimo.

Il linguaggio architettonico lo lega agli altri edifici del complesso oltre alla struttura di continuità che scandisce il prospetto su Melchiorre Gioia.

## **6.Il basamento della Torre Galfa**

La scelta di ricreare il basamento della Torre Galfa e renderlo un edificio per la cultura è nata in seguito alle necessità emerse durante le manifestazioni nel Maggio 2012 del movimento Macao. L'edificio diventa così un contenitore di funzioni utili alla città, come sale espositive, laboratori e un auditorium, contrapponendosi così all'abbandono e alle dinamiche speculative della quale la Torre è vittima in questo momento.

L'esigenza di avere dei laboratori creativi era un bisogno già emerso al tempo di Boito, che prevedeva nel suo progetto per la scuola spazi di lavoro, che per mancanza di fondi e di tempo non vennero mai realizzati.

Il volume del basamento rimane in stretta relazione con il complesso termale, attraverso il percorso aereo che collega tutti gli istituti rendendoli parte di un unico sistema. La distribuzione interna si rapporta con le quote utilizzate in tutto il complesso, ponendo a livello stradale le funzioni più pubbliche e al livello sopraelevato funzioni più pertinenti e fruibili per le scuole.

L'edificio assume lo stesso linguaggio architettonico proposto in tutto il progetto, riprendendo la scelta di mantenere un fronte chiuso su via Galvani, movimentato solo dalla struttura di continuità dei percorsi aerei, e di aprire le facciate in prossimità degli accessi rendendo l'edificio più permeabile anche all'esterno.

L'accesso principale a livello stradale dello spazio museale è stato posto adiacente all'incrocio tra Via Galvani e Via Fara, in prossimità dell'apertura spaziale che si ricrea grazie al tracciato stradale e all'ortogonalità del basamento, mentre dalla parte rivolta a Melchiorre Gioia si accede al Bookshop.

Il piano terra assume quindi un ruolo prettamente pubblico attraverso la grande hall a doppia altezza che lascia intravedere lo spazio ipogeo dove ha inizio il percorso museale vero e proprio.

L'edificio del basamento si rapporta al complesso termale anche attraverso il sistema di illuminazione verticale, che diventa l'elemento centrale del progetto creando una corte vetrata che trova al piano terra la sua conclusione grazie a uno spazio aperto all'interno dell'edificio.

La distribuzione dell'elemento di risalita in prossimità della vetrata centrale diventa l'occasione per movimentare il volume vetrato attraverso un elemento scenico che evidenzia la distribuzione spaziale dei vari livelli dello spazio espositivo.

Sulla quota aerea di pertinenza scolastica troviamo l'accesso all'auditorium dalla parte di Via Melchiorre Gioia e quello dei laboratori rivolto verso via Fara in realzione con la scuola di Boito, collegate attraverso uno spazio distributivo centrale che permette di percorrere da parte a parte l'edificio e di accedere alle funzioni del piano. I laboratori trovano collocazione anche in un altro piano che si confronta con una vetrata affacciata sullo spazio dell'auditorium a tutta altezza, creando un suggestivo affaccio sulla scena.