



Politecnico di Milano  
Scuola di Architettura Civile  
Corso di Laurea Magistrale in Architettura A.A. 2013-2014

Progetto per Milano Bovisa:

**PAESAGGIO CON IL TRENO.  
ARCHITETTURA PER BOVISA.**

Laureanda: Aslan Makarachi, matr. 754733

Relatore: Prof. Daniele Vitale

Correlatore: Prof.ssa Paola Adelaide Cofano

Hanno contribuito i professori Giulio Campaiola, Vassili Mpampatsikos e gli architetti Cecilia Bianchi, Pietro Grugni, Gylar Mydyti, Maria Pietrogrande, Elisa Solbiati

## Bovisa

Il luogo prende il nome da una cascina, ora scomparsa, posta sull'antica strada per Varese; è cinto ad anello dalle linee ferroviarie per Torino, Como e Varese, che ne hanno determinato prima lo sviluppo, favorendo l'insediarsi delle molte fabbriche, (tra cui quella per la produzione del gass, che ne occupa tuttora la parte maggiore) e poi, segregandolo, la decadenza che ha accompagnato il progressivo venir meno delle funzioni industriali.

La ferrovia chiude infatti la Bovisa da ogni lato; il tracciato forma verso sud, dove i suoi rami divergono, una cuspide e descrive a nord-ovest una curva stretta, conferendo all'area quella sua inconfondibile forma "a goccia" che la rende immediatamente riconoscibile nella pianta di Milano: caratteristica unica tra le aree periferiche.

La Bovisa, indubbiamente, ha bisogno di una profonda opera di riqualificazione fisica e funzionale per ritornare a vivere. Sono convinta che questa riqualificazione non debba necessariamente passare attraverso la cancellazione di tutto quanto ancora esiste: per poter costruire, non è sempre necessario distruggere.

Prestare ascolto a quello che permane, alla ricerca degli elementi seminali della mutazione può consentire invece di precedere verso una città futura che sappia evolversi dal passato senza rimuoverlo con violenza, senza generare nuovi e peggiori squilibri.

Se alla speranza è consentito prendere la forma di una modesta proposta "quasi-metodologica" dirò che la Bovisa, come tutti i luoghi che hanno molto vissuto, ha bisogno di uno sguardo progettuale che, con amorosa sollecitudine, sappia in primo luogo riconoscere le forze positive che la percorrono, perché possano divenire gli elementi generatori del mutamento, della connessione, della convivenza, della rinascita.

"Lavoro qui da vent'anni e so tutto sulla Bovisa: a ben guardare su questa zona si potrebbero raccontare un sacco di cose a partire dal Medioevo in qua. La zona si chiama Bovisa perché all'inizio dell'ottocento c'era un grande macello di buoi ed era detta "Boisa" o "Boiscia". Anche i suoi abitanti, in fondo, erano un po' gente di campagna in una periferia depressa. [...] Sono le ferrovie che hanno determinato lo sviluppo della zona, portando qui le fabbriche e le abitazioni anche se le fabbriche, ormai, sono chiuse da tempo. La Sirio qui accanto è fallita più di vent'anni fa, produceva saponi, avvolgendo la zona in una nuvola non precisamente profumata. La Montecatini fu respinta ecologicamente da una Milano che si andava sempre più allargando verso l'esterno. Lo scalo serviva tutte le industrie della zona, quindici anni

fa il servizio merci era ancora in piena attività. Avevamo contatti con le officine del gas e da Farini venivano su i carri carichi di carbone. Insomma i cambiamenti ci sono stati eccome: tuttavia ridimensionate o spazzate via le grandi fabbriche per il resto la Bovisa è rimasta quella di sempre. Il traffico passeggeri, composto soprattutto da pendolari, è rimasto quello di vent'anni fa. La stazione è comunque del tutto estranea alla vita della città e della zona, è come se fosse qui quasi per caso un po' solitaria e isolata. La gente che abita qui attorno vive la ferrovia come una specie di limitazione, una specie di abbraccio invisibile che la stringe come in un confine invalicabile, si sente insomma tagliata fuori dal resto della città da transenne e binari. Qui, di sera, sembra di abitare in cima ad una montagna. Passato l'ultimo treno delle 9.15 tutti a letto perché al mattino si ricomincia all'alba. Certo, questo senso di isolamento deriva anche dal fatto che la stazione è ormai vecchia e deperita”

Intervista a Paolo Amato, Capo stazione a Bovisa, in art. di Giovanni di Maio “Sintesi dei caratteri insediativi” in MZ7, a cura di Giorgio Fiorese e Marisa Deimichei

Da questa intervista si percepisce la vera natura di un quartiere come Bovisa, ma la stessa descrizione si potrebbe attribuire a tutti quei luoghi della periferia milanese, amministrativamente parte del Comune ma rimasti comunque isolati.

Ciò ha consentito a queste entità di mantenere un certo carattere popolare ma contemporaneamente lascia campo libero al degrado architettonico e sociale che attribuisce a questi luoghi di confine fama di “posti poco raccomandabili”.

La Bovisa nasce come agglomerato agricolo nelle campagne milanesi, questa trama di fondo articolata dal disegno dei campi, dai tracciati delle rogge e dei terrapieni, dal paesaggio che le diverse coltivazioni rendono agli occhi dell'osservatore di passaggio, sopravvive tutt'oggi nelle periferie lombarde e nel caso di Bovisa è diventato lo sfondo dell'avvento dei grandi complessi industriali che qui hanno iniziato ad insediarsi dalla fine del diciannovesimo secolo.

Proprio le fabbriche che qui, come a Sesto San Giovanni, a Rubattino, e nel resto dell'hinterland, trovando terreno fertile per dare inizio alle proprie attività, hanno modificato il paesaggio “bucolico”, gli usi e i costumi fino ad allora conosciuti.

I nuovi complessi industriali, oltre a disegnare un nuovo orizzonte con ciminiere, capannoni, gasometri e nuvole di fumi e vapori prodotti dalle lavorazioni, portano una nuova classe sociale, gli operai pendolari. Questi creano un nuovo modo di vivere il quartiere, non più animato da contadini votati alla cura dei campi e del bestiame ma da orde di operai che invadono le fabbriche e l'abitato all'alba e lo lasciano

inesorabilmente vuoto al tramonto, trasformando ciò che prima era un borgo rurale in una “città della produzione” di giorno e una “città fantasma” di notte.

Il tessuto di Bovisa è quindi costituito da grandi complessi industriali, qualche pre-esistenza agricola e nulla d'altro. I pendolari provengono dai comuni limitrofi o dalla città e per tutti, andare a lavorare a Bovisa è come andare a lavorare in un luogo lontano, estraneo alla propria vita familiare e alle proprie origini, la patria di nessuno.

A questo sviluppo e a tutto ciò che ne consegue contribuisce anzi, ne è l'elemento d'innescò, la ferrovia.

Bovisa è posta all'incrocio di due importanti linee ferroviarie, quella per Seveso e quella per Saronno. In oltre essa formava un fondamentale collegamento con lo scalo merci di Farini e quindi permetteva il passaggio e lo scambio di merci e macchinari direttamente con il centro.

Queste zone sono percepite dalla città come delle isole dedite alla produzione ma di cui i cittadini non conoscono nulla, né ciò che avviene al loro interno, né la disposizione degli edifici, tutto è solo intuizione e percezione di suoni, odori e visione di quei pochi elementi che svettano sopra i recinti e che sono diventati nell'immaginario collettivo simbolo delle periferie industriali, anche grazie ad artisti come Sironi, personaggi sensibili a nuove suggestioni, dalle atmosfere tanto diverse da quelle campestri degli Impressionisti e dalle ricerche formalmente dinamiche dei Futuristi.

La ferrovia ha quindi un duplice risultato: quello di unire Bovisa a Milano e al resto del territorio, ma al contempo ne diventa il muro che la isola, attribuendole una forma distinguibile all'interno del tessuto urbano/rurale, la “Goccia”. Avendo uno scopo legato direttamente ed unicamente all'industria, la ferrovia e la stazione rimangono e rimarranno estranee all'interno del contesto e della società.

Così rapido è stato lo sviluppo industriale e ugualmente veloce è stato il suo deperimento. Le numerose fabbriche insediatesi qui iniziarono a fallire o a trasferirsi, lasciando grandi aree dilaniate dai prodotti tossici delle lavorazioni e disseminati di edifici ormai privati della funzione per cui erano sorti, scheletri divenuti simbolo di una storia e di un luogo.

A colmare il vuoto funzionale lasciato dai fallimenti e dalle delocalizzazioni si offre il Politecnico di Milano spalleggiando il tentativo di recuperare un'area vasta, inutilizzata ma piena di risorse, tramite il cambiamento del sito scelto per la collocazione della sua nuova sede.

L'area scelta inizialmente era situata a Gorgonzola, un'area libera in cui si sarebbe andato a costruire un campus immerso nel verde fondato su un modello

internazionale. La proposta del Politecnico invece si poneva come scopo la riqualifica di un'area e di una parte di città abbandonata, priva di scopo, senza mutarne la morfologia ma andando a ristrutturare e rifunzionalizzare gli edifici esistenti e andando a studiare un complesso ex novo che ne esaltasse il carattere originario andando ad integrare gli spazi necessari ad un'università politecnica.

La proposta venne accolta e la nuova sede del Politecnico di Milano trovò dimora a Bovisa. La facoltà di Ingegneria venne collocata all'interno della Goccia, le Facoltà di Architettura e di Design all'esterno del perimetro nello stabilimento abbandonato della Ceretti e Tanfani.

L'università riesce a riattivare il quartiere grazie al continuo flusso di studenti, fruitori del nuovo Passante ferroviario e della ferrovia esistente privata del tutto del traffico merci. In oltre degli studenti stranieri si stabiliscono nei pressi dell'università creando una nuova richiesta di spazi pubblici e servizi.

Nonostante questo la Bovisa continua ad essere considerato un quartiere marginale, estraneo al centro città e in cui nessuno si reca se non per motivi didattici e quindi diurni. La sera torna ad essere il luogo degradato che appartiene all'immaginario collettivo, governato dalle implicite leggi dei residenti, per la maggior parte studenti o lavoratori che vogliono usufruire di un collegamento diretto con il centro senza però permettersi di abitarci, Bovisa continua ad essere emblema della periferia.

Il nuovo assetto di Bovisa, costituito dall'insediamento universitario, ha formato una nuova richiesta di spazi collettivi e di servizio e di una riqualifica della zona.

La stazione di Bovisa può essere la protagonista prescelta ad assolvere questo compito, per la sua funzione e posizione, edificio cardine di tutto il sistema, luogo di passaggio obbligato e unico collegamento diretto con la città e il territorio.

La riqualifica della stazione pone le sue basi considerando le nuove necessità e le problematiche sociali e morfologiche ormai instauratesi da tempo.

Per superare la cesura formata dalla ferrovia, che tutt'ora viene percepita come un ostacolo, un muro tra la Goccia e il quartiere, abbiamo ideato una galleria che scavalca i binari sfruttando la soletta esistente della stazione, ora spazio libero e chiuso al pubblico, alla quota 3,90 m e creando così un collegamento concreto e percettivo tra le due aree. Abbiamo affidato a questo edificio la funzione distributiva, tutti gli spostamenti e gli ingressi avvengono da qui: unisce la quota del terreno alla quota del mezzanino e quindi alla stazione stessa, accoglie e collega il tram, intercetta i portici di distribuzione verso le funzioni commerciali e amministrative e permette di accedere al nuovo piano sopra il nucleo originario della stazione.

Per contrastare il degrado dell'area e dell'edificio stesso abbiamo deciso di restituire una dignità architettonica tramite due stecche funzionali lungo i lati paralleli ai binari e due portici che corrono lungo il lato trasversale appoggiati sempre sulla soletta esistente, permettendo l'affaccio sul parco binari e quindi sul traffico ferroviario. I quattro elementi formano un recinto che cinge il nucleo originario della stazione attribuendole una nuova estetica e creando nuovi spazi aperti. Ispirandosi all'impianto filaretiano della Ca' Granda le stecche si sviluppano su due piani, al piano terra si affacciano delle botteghe e i depositi delle ferrovie, mentre al primo piano sono poste altre botteghe e gli uffici. Questi ultimi affacciano su un porticato interno che cinge e disegna i prospetti di due corti pubbliche, uno dei lati del porticato ridefinisce gli ingressi alla stazione.

La formazione di corti pubbliche su cui affacciano funzioni commerciali da vita ad un nuovo modo di vivere la stazione, non più come luogo di passaggio o breve attesa del mezzo, ma come vero e proprio luogo dello stare, spazio della socialità. Questa funzione ha lo scopo di rivitalizzare il quartiere, di fornire servizi agli studenti e ai lavoratori che potranno intendere Bovisa non più solo come luogo di lavoro o studio ma anche di svago e associazione.

Il piano aggiunto sopra la stazione ha proprio questo come scopo, esso presenta un grande spazio unitario, che potrà essere convenientemente suddiviso tramite pareti mobili, in cui l'unico elemento fisso è rappresentato da una fascia riservata ai servizi. Il lato opposto a quello collegato alla grande galleria è vetrato e si apre verso una terrazza recintata da un alto muro e un "cammino di ronda" rialzato da cui ci si può affacciare verso l'esterno. Di fronte al lato dell'accesso c'è una scalinata costituita da gradini bassi e profondi che ricollega lo spazio centrale aperto al camminamento in quota. Sia lo spazio interno che quello esterno sono dedicati alle attività per il pubblico: corsi, mostre, esposizioni, rappresentazioni artistiche o riunioni di ogni genere. Ciò è permesso dalla flessibilità degli spazi interni e dalla scalinata che si presenta come possibile palcoscenico per performance o allestimenti.

Gli elementi che costituiscono la riqualificazione della stazione hanno lo scopo di restituire una dignità architettonica all'edificio e di conseguenza all'area.

Il recinto ha un prospetto rigidamente modulare che sfrutta il materiale di cui è rivestito, il laterizio, per creare movimenti chiaroscurali con rientranze, cronici e davanzali. Il laterizio è il materiale principe di tutta la stazione perché tipico della tradizione architettonica lombarda e soprattutto degli edifici industriali dalla fine dell'800, presenti anche nell'area della Goccia. Seguendo la lezione di Muzio al Convento di Sant'Angelo elementi in pietra fanno il loro ingresso per davanzali e cornici in contrasto con un sapiente utilizzo del mattone. Verso Sud il rigido modulo

viene privato del tamponamento arretrato creando un portico che contiene l'ingresso secondario alla stazione senza così rinunciare alla regola dominante, la sequenzialità.

In completo contrasto con il corpo perimetrale della galleria si staglia come volume puro rivestito in marmo chiaro e con una grande apertura che mostra i vari piani di distribuzione e la struttura metallica che richiama i carroponti industriali, anch'essa opposizione col restante della struttura in calcestruzzo armato rivestito in laterizio.

La grande galleria è illuminata sul lato corto dalle grandi aperture precedentemente nominate e da lucernari che tramite doppie altezze illuminano tutti i piani creando veri e propri pozzi di luce.

Il contrasto volumetrico tra il recinto e la galleria riprende la stazione di Stoccarda di Bonaz e Scholer.

Il piano aggiunto è chiuso da una cortina intervallata da finestre regolari e quadrate, l'illuminazione avviene tramite lucernari posti in coincidenza con i pilastri che a un certa quota si ramificano.

Parte fondamentale del progetto è il contesto, le due piazze, piazza Emilio Alfieri verso il campus di via Durando e lo spazio verso il campus La Masa, evidenziano l'intento di collegare le due parti di città e di conseguenza i due campus, tramite un percorso che riprende a terra, tramite una pavimentazione, l'ingombro della galleria, il resto della piazza riprenderà la consistenza materica dei prospetti longitudinali.

In coincidenza dell'ingresso secondario, all'esterno della Goccia, viene posto un'ulteriore percorso che sottolinea l'ingresso e lo unisce alla piazza dell'ingresso principale da una parte e alla sede di Tele Lombardia dall'altra, lasciando il resto dell'area verde.

Il lavoro corale svolto dagli elementi in causa potrà riportare il quartiere ed l'area a nuova vita, una vita più aderente alla concezione urbana del centro piuttosto che a quella vaga della periferia.

Nel 1966 viene pubblicato il testo di Aldo Rossi *L'architettura della città*, descritto dell'autore come «uno studio di una fondata teoria urbana». Questo, insieme ad altri importanti testi pubblicati significativamente nello stesso anno o quasi (*Origine e sviluppo della città moderna* di Carlo Aymonino nel 1965, *Il sistema teatrale a Milano* di Guido Canella e *Il territorio dell'architettura* di Vittorio Gregotti nel 1966, *La*

costruzione logica dell'architettura di Giorgio Grassi nel 1967) si colloca all'interno di un contesto in cui si sentiva fortemente la necessità di rifondare la disciplina, e di stabilire criteri "scientifici" attraverso i quali fare architettura. Il primo a interrogarsi su questi argomenti fu Ernesto Nathan Rogers, che, nell'editoriale di «Casabella» intitolato Quindici anni di architettura italiana, si poneva il problema di come la cultura architettonica nazionale potesse muoversi per superare il momento di impasse ideologico-progettuale nel quale sembrava essersi arenata. Nell'architettura di quegli anni, infatti, egli non riusciva a riconoscere un carattere distintivo che potesse fungere da *file rouge* e dare corpo a un movimento architettonico che andasse oltre il personalismo e potesse esprimere in modo condiviso quel particolare periodo storico. A questo sasso, lanciato dal maestro gli allievi più fedeli, risposero, tra le altre cose, attraverso il non casuale strumento dei libri di architettura, testi che andavano a definire un nuovo sistema teorico e progettuale in grado di agire sulla trasformazione della società, un «tentativo di estrarre una teoria dell'architettura che abbia una propria validità al di là delle contingenze». Aldo Rossi si concentra sull'analisi della città per arrivare a definire alcuni principi che potessero essere d'aiuto per i futuri interventi. La sua intenzione è quella di dare un fondamento rigoroso all'architettura, e di farlo a partire dallo studio sulla città esistente, proprio come altri della sua generazione lo fecero affrontando la questione da differenti punti di vista. La città viene letta da Rossi come un corpo sistematico, un manufatto, con una precisa gerarchia di elementi che stabiliscono tra loro un determinato sistema di rapporti, un sistema da comprendere e decifrare prima di andare ad intervenire su di esso. Questa convinzione di poter dare un fondamento scientifico all'architettura si rivela, in particolare per quanto riguarda Rossi, parzialmente illusoria. Il libro stesso infatti, che aspira alla razionalità, è pervaso da una vena di irrazionalità profonda. In esso convivono idee divergenti e sentimenti prepotenti, e diventa alla fine un grande collage irrazionale, negando in parte, senza volerlo, i presupposti da cui era partito. Sarà Aldo Rossi stesso, nel suo testo di vent'anni successivo, *Autobiografia scientifica*, quasi un rovescio de *L'architettura della città*, a dimostrare che ci sono dati costitutivi dell'architettura che uno studio sistematico non riuscirà mai a cogliere, perché hanno profondamente a che fare con la soggettività, con la nostra parte irrazionale, con l'esperienza diretta che ognuno di noi ha dell'architettura e dell'ambiente che ci circonda. L'analisi si rivela necessaria ma al tempo stesso insufficiente per conoscere la città e l'architettura nella loro essenza più profonda, così come il progetto non può fondarsi solo sulla ricerca filologica ma deve avere una componente d'invenzione, nutrita da altri fattori, per poter intervenire realmente sul destino della città. La lettura de *L'architettura della città* ci è stata fondamentale nella definizione del progetto e dei rapporti che esso stabilisce con la città e il territorio nel quale esso si va a collocare. L'abbiamo letto partendo da questi presupposti, cercando di non cadere nei meccanicismi, tenendo presente che le questioni di cui andiamo ad occuparci non possono esaurirsi in un processo scientifico e analitico. Tuttavia, riteniamo che alcune questioni che Aldo Rossi pone e sviscera e indaga, appoggiandosi



anche a testi precedenti, per la prima volta in modo sistematico, ci possano essere molto d'aiuto per dare una fondata base teorica al nostro lavoro, per poter decifrare meglio la città entro cui vorremmo andare a introdurre nuovi pezzi, nuovi elementi che contribuiscano all'evoluzione del grande manufatto.

Nell'introduzione de *L'architettura della città*, Aldo Rossi stabilisce un rapporto tra architettura e natura. Così come il paesaggio si compone di diverse parti formando un unicum inseparabile, che costituisce la patria naturale e artificiale a un tempo dell'uomo e si imprime nella sua mente in forma di ricordo, anche per l'architettura vale questa accezione. Ricondurre la città, qualsiasi città, a una sola idea di base è nella maggior parte dei casi impossibile. La città è per sua natura somma di molte parti, gigantesca costruzione stratificata, specchio dei suoi numerosi e diversi momenti di formazione. La possibilità di leggere una città con continuità risiede nel suo carattere formale e spaziale preminente, in cui le parti manterranno sempre una loro identità, più o meno riconoscibile. Nel fare queste considerazioni noi ci riferiamo preminentemente alla forma della città. Le parti infatti sono spesso distinte tra di loro anche per altri fattori (sociali, economici, ecc.), ma è proprio la forma il dato ultimo verificabile attraverso il quale un manufatto, che sia una città o un'architettura, ci si manifesta. In alcune città questa divisione per parti è più riconoscibile che in altre. Carlo Mollino, parlandone, si riferisce a Trieste, San Pietroburgo, San Sebastian, Barcellona. Guardando queste città dall'alto, ci si rende immediatamente conto dei differenti momenti storici che hanno dato origine a tipi di tessuto, anche completamente diversi, che sono andati ad affiancarsi l'uno all'altro, testimoni delle epoche che li hanno concepiti, con piani più o meno consapevoli. Prendiamo l'esempio di Barcellona: da un fotopiano sono subito riconoscibili l'antica città murata, il quartiere della Barceloneta, caratterizzato da isolati particolarmente stretti e lunghi, poi la grande espansione del piano ottocentesco di Cerdà, che ha costruito un'enorme parte di città utilizzando sempre lo stesso isolato, un quadrato smussato agli angoli, con la stessa misura delle strade, poi il tessuto che si fa nuovamente più stretto in quelli che un tempo furono paesi indipendenti poi inglobati dalla città in espansione, come il quartiere di Gracia. In alcune città, come nel caso che abbiamo appena considerato, è anche l'orografia a determinare la composizione e la direzione delle diverse parti, mentre in altre intervengono fattori diversi: i flussi economici, lo sviluppo delle vie di comunicazione, le teorie urbanistiche. A Milano questa composizione è forse meno evidente ad occhio nudo, ma è pur sempre esistente e caratterizzante. È riconoscibile il nucleo molto compatto della Milano romana, poi la città che le si costruisce intorno entro la cerchia dei navigli con i grandi impianti monastici, una fascia più discontinua, composta in origine da un'alternanza di città e orti. Dalla cerchia dei navigli fino alle mura spagnole la città si costituisce inizialmente attorno ai principali assi di uscita, andando a formare i cosiddetti borghi; si insedieranno poi altri impianti monastici e anche questa fascia verrà gradualmente riempita. Il Foro

Bonaparte, davanti al Castello Sforzesco, è una parte di città molto riconoscibile che costituisce una memoria del progetto antoliniano, mai realizzato, di rifondazione della città e di istituzione di un centro civile che si contrapponesse a quello religioso. Fuori dalle mura spagnole verrà istituito il Comune dei Corpi Santi, una parte divisa anche giurisdizionalmente dalla città murata, esente dal pagamento dei dazi, che, anche grazie a questo, diventa la fascia produttiva della città, in cui si insediano le prime piccole industrie. La parte del Comune dei Corpi Santi più vicina alla città murata diviene così caratterizzata da quartieri operai in cui residenze e attività produttive si mescolano, mentre l'isolato rimane, da normativa del Piano Beruto, compatto come quello cittadino che imita anche nella forma. Arriviamo a Bovisa, la parte di città su cui andiamo a intervenire con il nostro progetto. Questo quartiere, pur facendo parte anch'esso del Comune dei Corpi Santi, si differenzia dalla prima periferia della città perché la sua origine è agricola: nasce infatti attorno alla Cascina Bovisa come borgo autonomo, poi inglobato dalla città in espansione. Questo fa sì che nella parte più vicina alla città rimanga l'isolato compatto come nella prima periferia (piazza Bausan era presente nel Piano Pavia Masera) mentre, spostandoci all'esterno verso la ferrovia, accade che il tessuto si sfrangi, le attività industriali che si insediano diventano sempre più grandi e necessitano spesso di interi isolati, la città acquisisca una connotazione fortemente industriale e questo sia visibile anche nella forma degli isolati. Un contesto specifico, caratterizzato da un'origine e da un'evoluzione che ne hanno definito destino, regole interne e rapporti con il resto della città. Se accettiamo come presupposto l'idea di una città così fatta, tante parti differenti nella forma che insieme formano una grande stratificata unità, come intervenire, come andare ad agire su questo tipo di contesto rispettandone i rapporti e al tempo stesso creandone di nuovi? L'unico modo in cui si può operare in questo senso è per punti, per occasioni, per momenti nei quali possiamo ricostruire logiche perdute o stabilirne di nuove. Abbiamo studiato come Palladio interviene nella città di Vicenza con i suoi edifici: la Basilica, la Loggia del Capitaniato, il Teatro Olimpico si stabiliscono in diversi luoghi della città e si fanno da contrappunto tra di loro, ponendosi come episodi che però hanno la forza di creare nuove dinamiche a livello urbano.

#### L'AREA E I SUOI "ELEMENTI PRIMARI"

La Pianta di Roma nella Geographia di Tolomeo di Pietro del Massaio descrive la città in un modo particolare: in essa sono disegnati solo i monumenti, le mura, i colli, il fiume, la strada più significativa. Attorno ad essi, al posto del tessuto della città, il vuoto. Questa bizzarra rappresentazione sembra portarci a un punto di vista: i monumenti, oltre alle caratteristiche del suolo, sono ciò che rimarrà per sempre, gli elementi che possono realmente essere dei punti focali all'interno della città, mentre tutto il resto è soggetto a

cambiamento. Anche Aldo Rossi, nella sua teoria dei fatti urbani, dà un'interpretazione che ci riporta con la mente alla Pianta di Roma. Egli rileva come all'interno di una città, nel corso dei secoli, gli elementi che persistono sono i monumenti e i tracciati. Molto spesso resta solo una permanenza nella forma e la funzione non corrisponde più a quella originaria, ma è proprio la forma che ne costituisce il valore e permette che essi risultino fondamentali per la città. Se, come abbiamo detto in precedenza, guardiamo alla città come a un manufatto, dovremmo attribuire alla casa di abitazione lo stesso valore del monumento, in quanto parte di un unicum alla cui formazione contribuisce egualmente al resto. Eppure Aldo Rossi ci spiega come il processo dinamico della città nei secoli tenda più alla distruzione che alla conservazione, e come nell'evoluzione i monumenti si conservino e rappresentino fatti propulsori dello sviluppo stesso. Il monumento però non è che un esempio di quelli che Aldo Rossi chiama elementi primari. Cosa contraddistingue un elemento primario? Questi vengono descritti come «elementi capaci di accelerare il processo di urbanizzazione di una città», elementi che agiscono come catalizzatori. La loro presenza va oltre la funzione originaria, il loro valore, che sta nella forma, diviene significativo per la città stessa, la loro qualità specifica è data principalmente dall'insistere in un luogo, dallo svolgere un'azione precisa, dalla loro individualità. Ciò che accomuna gli elementi primari è nella maggior parte dei casi il loro carattere pubblico, collettivo; una cosa pubblica, fatta dalla collettività per la collettività, acquisisce una natura essenzialmente urbana. Possiamo infatti far corrispondere la distinzione elemento primario/area alla distinzione che i sociologi operano tra sfera pubblica e sfera privata: nell'area/residenza si polarizza la sfera privata, mentre la sfera pubblica trova negli elementi primari la sua massima manifestazione. Altra caratteristica è, come abbiamo accennato prima, quella di permanere nel tempo. Non a caso Aldo Rossi ci fa l'esempio dei manufatti delle città romane che sono arrivati fino a noi: l'acquedotto di Segovia, i teatri, il ponte di Mérida, il Pantheon, il Foro Romano. Questi elementi hanno subito nel tempo trasformazioni per quanto riguarda la funzione, ma sono rimasti nel loro valore di grandi fatti urbani, di elementi su cui si catalizza la vita della città, che accendono l'immaginazione e si fissano nel ricordo della città stessa. Tornando al monumento, esso è considerato l'elemento primario per eccellenza, poiché i suoi valori vanno al di sopra dei caratteri economici e della necessità pratica in virtù della loro bellezza. Esso si pone già in posizione dialettica rispetto al tipo di sviluppo urbano che abbiamo illustrato in precedenza: concepisce già al momento della sua costruzione la città come qualcosa che cresce per punti e per aree, si pone consapevolmente all'interno di un sistema in questo senso e il suo valore è riassunto unicamente dalla sua forma. Nel nostro percorso di progettazione questo passaggio della teoria dei fatti urbani è stato fondamentale: abbiamo infatti dovuto agire, esemplarmente, su un elemento che inevitabilmente si doveva porre come elemento primario, una stazione, e successivamente su un isolato, entro cui andare a costruire un sistema teatrale. Il metodo con cui siamo andate a rapportarci al progetto dei nostri edifici è stato necessariamente di diversa natura. Con la stazione abbiamo voluto

pensare a un grande edificio collettivo, che assumesse su di sé quelle caratteristiche di monumentalità, di epicità, di pluralità e che andasse a riassumere un intero mondo figurativo, quello della periferia milanese e della Bovisa nello specifico; anche nei percorsi e negli spazi abbiamo fatto in modo che esso si ponesse in modo da raccogliere la collettività e diventare un punto focale per la nostra area di riferimento, un vero catalizzatore. Le dimensioni della stazione confermano questa accezione monumentale: essa si pone a prima vista come eccezione all'interno del tessuto, un elemento che si misura per grandezza con i gasometri, altra fondamentale presenza monumentale nel quartiere, che le fanno da quinta di fondo. Abbiamo inoltre circondato la stazione di grandi vuoti: il basamento in primis, che va a circondarla creando attorno un paesaggio sospeso, quasi metafisico; le due piazze che, da un lato e dall'altro della ferrovia, si stendono davanti al basamento, due nuovi luoghi urbani; la nuova piazza del mercato, stretta e lunga, e il suo doppio dalla parte opposta dell'invaso ferroviario, che affiancano le altre due con una diversa caratterizzazione ancora. La scelta di progettare queste piazze come grandi spazi pubblici è stata determinata proprio dalla concezione della stazione come elemento eccezionale, che necessita di "respirare", di non affondare nel tessuto ma di essere percepito anche da lontano nella sua forte individualità. Quando abbiamo lavorato sull'isolato invece, pur essendo la funzione che abbiamo scelto parzialmente pubblica, siamo subito state portate ad agire diversamente: studiandolo nella sua evoluzione storica, osservando gli isolati vicini, sia nella planimetria che nelle altezze e negli aspetti formali, mantenendo la linea della cortina, rispettando le regole che la città circostante ci dettava. Non volevamo costruire un singolo edificio ma un brano di città che sapesse "affondare" nel suo intorno, porsi come uno dei tanti isolati di eguale valore gerarchico nel quartiere della Bovisa, non come elemento che spiccasse nella sua dirimpiente singolarità. In questa operazione ci è stato d'aiuto lo studio del progetto di Rossi per il Deutsches Historisches Museum a Berlino. Egli deve costruire un museo su un isolato che era stato raso al suolo durante la guerra, e sceglie di costruire non un edificio ma una piccola parte di città. Ce lo spiega Alberto Ferlenga: «il progetto non ha ad esempio una facciata ma una somma di facciate diverse, non è impostato su un impianto simmetrico o comunque regolare ma sembra piuttosto che ogni parte segua le linee di antichi tracciati; non tende a darci un'immagine univoca bensì una somma di immagini tutte profondamente legate a frammenti di storia e a visioni della città». Come Rossi, anche noi abbiamo dovuto ricostruire una parte di città distrutta, su un isolato vittima della dismissione industriale di massa della Bovisa, e anche noi abbiamo scelto di procedere per frammenti, per elementi che si componessero tra di loro andando a unirsi in forme complesse e vuoti irregolari. Per le modalità della composizione abbiamo appunto osservato e studiato con attenzione gli isolati circostanti e come combinassero tra di loro i vari elementi: edifici più grandi di natura industriale si vanno a comporre con manufatti più piccoli ma sempre di natura produttiva e con cortine edilizie residenziali che mantengono il filo della strada. Un tessuto essenzialmente misto, composito, in cui negli spazi vuoti determinati dall'assemblaggio dei diversi edifici si

aprono corti, più o meno grandi, nella maggior parte dei casi irregolari. Abbiamo cercato di ricreare questa complessità, questa ricchezza di elementi adattando le funzioni a quelle di cui avevamo necessità: il grande edificio industriale diventa teatro, i piccoli capannoni a falde sono i laboratori per gli allestimenti, la cortina residenziale, con i suoi androni che portano all'interno e i ballatoi di distribuzione, si trasforma in uffici del teatro e foresteria per gli attori. Tra gli edifici si apre una grande corte irregolare, nella quale si va ad insediare il teatro all'aperto. Oltre a quelli di Bovisa abbiamo studiato anche altri brani di tessuto milanese; un isolato, la cui analisi ci è stata particolarmente d'aiuto, è stato quello del Teatro alla Scala, in particolare per come esso si affaccia sulla piazza antistante: l'elemento più importante, il teatro, avanza, mentre la cortina che ad esso si appoggia prima di voltare dietro all'angolo rimane più arretrata, come a voler mettersi in secondo piano. Anche nella rappresentazione abbiamo voluto tener conto di questa differente natura delle nostre due parti di progetto, studiando la stazione come edificio che ha valore in sé e per sé, quasi indipendentemente dal contesto del quale tuttavia si nutre, mentre l'isolato come elemento profondamente radicato nel suo intorno, dal quale trae la linfa per la sua nascita, la sua forma e la sua composizione.

Aldo Rossi considera la questione tipologica di grande importanza nella sua opera. Il tipo viene da lui considerato come il cuore della disciplina architettonica, «il tipo è l'idea stessa di architettura, ciò che sta più vicino alla sua essenza» sostiene. Questo perché esso si presenta come elemento non ulteriormente riducibile: non esistono concetti architettonici che vengono prima o a cui è possibile ricondurre il tipo, poiché questo è l'ultima istanza, ciò che esprime l'essenza di un manufatto. Infatti egli scrive anche che nessun tipo si identifica con una forma, anche se tutte le forme architettoniche sono riconducibili a dei tipi. Diventa quindi «regola, costante, elemento culturale, momento analitico più importante dell'architettura» proprio per questo processo di riduzione che permette su ogni manufatto, che sia un'architettura o una città. Da quando l'uomo comincia a costruire, comincia a cercare schemi distributivi che siano consoni al suo modo di vita; questi schemi si vanno definendo per necessità, ma anche con aspirazioni di bellezza. Dobbiamo ricordare sempre che non è altro che dall'uomo che nasce il tipo, dalle sue esigenze pratiche ma anche dai suoi ideali più alti, dalla ricerca dell'armonia e della proporzione tra le parti, per vivere, riunirsi, amministrare lo stato, pregare. Questo ci riconduce alla triade vitruviana *utilitas, firmitas, venustas*: sono questi i principi che l'uomo costruttore ha ricercato fin dalle origini e a questi principi possiamo ricondurre anche la nascita dei tipi. Molti confondono la tipologia con una mera questione funzionale; in realtà non ha nulla a che fare con questo, poiché i modi di vivere dell'uomo sono certamente cambiati nel corso dei secoli, mentre le tipologie hanno resistito proprio perché adattabili alle differenti funzioni e ai diversi utilizzi che ne possono essere fatti. Aldo Rossi, in proposito, fa l'esempio della casa a ballatoio: uno schema antichissimo che ha dato origine a tantissime abitazioni, anche molto diverse tra di loro, fino ad oggi, e questo non significa che non siano cambiati i modi di vita

dall'antichità o non ne siano possibili di nuovi. Questo perché il tipo, pur presentandosi in caratteri determinati, reagisce dialetticamente con la tecnica, le funzioni, lo stile, il momento specifico in cui nasce il fatto architettonico con tutte le sue condizioni, il carattere collettivo e il momento individuale. Citiamo Palladio anche per quanto riguarda la questione della tipologia: nello scritto intitolato Un'educazione palladiana Aldo Rossi ci spiega come Palladio sia stato tra tutti l'architetto più imitato. Questo perché egli è stato in grado, attraverso il suo trattato e attraverso le sue architetture, di mettersi in rapporto dialettico con l'antico, utilizzando elementi della classicità ripresi, svincolati e ridisposti; in questo modo egli li ha trasformati in alfabeto, mettendo a punto un sistema straordinario che rende questi elementi fruibili e disponibili alla riscrittura, come fossero una lingua. Tutto ciò ci rimanda alla tipologia, alla composizione di una scrittura utilizzando un alfabeto di elementi dati che sta a noi declinare secondo le evenienze. Questo sistema è svincolato dalla funzione, non a caso egli davanti all'ingresso delle sue ville borghesi fa costruire timpano e colonne e utilizza spesso piante centrali rimandabili più a edifici religiosi che a una residenza. Secondo Palladio, contraddicendo ciò che dice l'Alberti, il tempio prende le sue forme dalla casa e alla casa si può riportare. La tipologia non basta all'architettura, che si deve arricchire di molti aspetti che vanno ben oltre la scientificità, ma la tipologia ne sta alla base. «È impossibile creare qualcosa di fantastico senza una base rigida, incontrovertibile, ripetitiva» scrive Aldo Rossi nella sua Autobiografia scientifica. Abbiamo tenuto conto di questa lezione e abbiamo sempre cercato di riferirci a tipologie consolidate nella stesura dei nostri progetti. La galleria che circonda la stazione e va a cingere con una nuova pelle l'edificio esistente, proprio come fa Palladio nella Basilica di Vicenza, o Leon Battista Alberti nel Tempio Malatestiano, mentre l'elemento della grande copertura metallica poggia sopra alla parte esistente come a sottolineare il nucleo centrale attorno al quale siamo andate a costruire. Il grande basamento, nel quale la stazione si va a incastrare, consente il passaggio da una parte all'altra della ferrovia, come un ponte tra le due rive di un fiume; sopra il basamento sta la piazza; a piano terreno, da entrambe le parti dell'invaso ferroviario, il basamento è suddiviso in piccoli spazi per ospitare la parte commerciale: il brulicare della vita dentro all'edificio, una parte di negozi affacciati alla piazza e una parte più interna distribuita sui due lati da una galleria che percorre il basamento longitudinalmente. Il teatro, la riflessione sulla scena e sulla cavea e sul ruolo che questi elementi hanno acquisito nel tempo, trasformandosi ma mai venendo meno: l'inserimento di questi elementi come all'interno di una "scatola vuota", di quella che potrebbe essere un'industria abbandonata; l'enfaticizzazione della cavea, in parte scavata nel pavimento in parte sospesa nel vuoto, facendo contemporaneamente da fondo al grande foyer retrostante; la scena, che non è più parte separata da un rigoroso proscenio, ma si apre allentando i confini con la platea, come a dire che a essere in scena altro non è che l'uomo nel corso della sua vita. La cortina abitata, al piano terreno commerciale, con spazi più grandi affacciati sia sulla strada che sulla corte, ai piani superiori uffici e foresteria, con i locali su entrambi i lati distribuiti

da un corridoio centrale che percorre tutto l'edificio; le risalite, scale e ascensori, collocate in corrispondenza degli androni alti un piano che scandiscono sistematicamente la cortina. I piccoli capannoni industriali, sfalsati perché fossero evidenziati nella loro individualità, addossati l'uno all'altro e sostenuti puntualmente dai pilastri, a cui sono appoggiati i ballatoi che cingono dall'alto lo spazio. Ogni edificio, o gruppo di edifici, è caratterizzato da una precisa tipologia: abbiamo cercato di ricondurre tutti gli elementi dei nostri progetti a un principio elementare, semplice, il più possibile riconoscibile. Questo perché pensiamo che la chiarezza tipologica sia quanto più si avvicini alla sostanza delle cose.

## PERMANENZE FORMALI

Abbiamo già parlato più volte in precedenza di come la forma sopravviva alla funzione e sia il vero elemento che emerge nella dinamica della città. Ci sono alcuni casi in particolare che ci possono aiutare a dimostrare questo concetto, alcuni casi che ci colpiscono per il loro fascino e ci danno prova della forza dell'architettura e del suo saper permanere tenacemente nella storia. Alcuni degli esempi più affascinanti sono quelli degli anfiteatri romani, grandi architetture progettate per una funzione precisa, non contenitori indipendenti, che eppure nel tempo hanno saputo accogliere una varietà di cambiamenti, adeguarvisi e rimanere al tempo stesso forti della loro identità, che sta proprio nella forma. Aldo Rossi ci parla di Nimes, città romana della Gallia, e di come il suo anfiteatro sia stato trasformato in fortezza dai Visigoti per racchiudere una piccola città di 2.000 abitanti: questo rimarrà il nucleo attorno al quale crescerà il nuovo insediamento. Lo stesso accade ad Arles: teatri che diventano città, eventi esterni che ne capovolgono le vicende ed essi che si adattano alle nuove condizioni. Il contrario accade a Lucca: l'anfiteatro diventa piazza principale. Non sono più riconoscibili le strutture, ma la forma è inequivocabile: la sua impronta è rimasta, quasi come un negativo; questa volta è il vuoto e non il pieno che ha resistito, nella sua traccia rimane tutta la sua memoria. Pensiamo al Colosseo e alle vicissitudini di cui è stato protagonista nel corso dei secoli: più volte è stato depredato per utilizzarne i materiali, vi sono costruiti edifici all'interno. L'episodio più affascinante rimane il progetto di Sisto V per insediare una filanda di lana, con i laboratori al piano terreno e le case degli operai ai piani superiori: il Colosseo sarebbe diventato un grande quartiere operaio, una fabbrica razionale. Eppure anche oggi, pur apparentoci rimaneggiato, una grande rovina, il suo fascino è indiscutibile e entrando non possiamo che rimanere sedotti dalla forza che esso riesce a mantenere grazie alla sua forma. Altri esempi ci tornano alla mente: il Palazzo di Diocleziano a Spalato, di cui la città si è impossessata entrandovi con i suoi

edifici, scavando strade tra i suoi muri e ricavando piazze nei suoi cortili. Il Pantheon, nato come tempio, divenuto chiesa cristiana, eterno nella monumentalità che ci trasmette. Gli acquedotti romani, ormai inutili nella loro funzione, rimasti parte integrante dei territori su cui vanno ad insistere. La milanese Ca' Granda, i suoi corridoi e le sue corti, prima ospedale, ora divenuta sede universitaria. Tutte queste architetture sono sopravvissute alla prova del tempo grazie alla forza della loro forma, hanno saputo adattarsi a tante destinazioni d'uso pur essendo ben definite nella loro funzione originaria, si sono impresse nella nostra memoria per sempre. Nel costruire dobbiamo sempre pensare che i nostri edifici dovranno sopravvivere a noi e ai nostri figli, quindi dobbiamo anteporre altre istanze a quella di far rispondere loro perfettamente a una funzione. I modi di vivere dell'uomo cambieranno, come cambieranno le sue abitudini e le sue priorità pratiche, più difficilmente cambierà qualcosa che va oltre questo: il legame dell'uomo stesso con l'armonia e la proporzione, il suo saper utilizzare al meglio determinati tipi di edifici, il suo affascinarsi davanti a una certa forma o a un certo spazio. Questo è stato anche il nostro intento: cercare di andare oltre la funzione per costruire edifici che risultassero forti anche solo grazie alla loro forma, che possano essere utilizzati in futuro in altri modi rispetto a quello che noi abbiamo previsto. Il ricorso rigoroso alla tipologia è servito anche a questo: alla progettazione di spazi precisati e forti del loro carattere ma anche adattabili ad altre funzioni, ad altri modi di vita. La cortina può diventare residenza, i capannoni possono essere utilizzati singolarmente, disponendo ognuno dei propri servizi e delle proprie risalite, ma anche come grande spazio unitario eliminando le tamponature tra i pilastri. Così il teatro è prima di tutto un grande spazio pubblico, gli spazi ricavati a piano terra del basamento possono diventare altro, la stazione può ospitare all'interno dei suoi spazi anche diverse attività, così come il centro culturale. La funzione potrebbe soccombere, la forma è pensata per durare nel tempo. Christian Norberg-Schulz scrive un testo sul concetto di *genius loci*. Egli afferma che concretizzare questo pensiero significa costruire edifici che «radunino le proprietà del luogo e le portino vicine all'uomo». Un momento basilare dell'architettura è quindi la comprensione della «vocazione» del luogo. Con il termine di *genius loci* gli antichi romani indicavano una divinità di tipo intermedio, simile al *daimon* dei greci, che presiedeva a quanto si svolgeva in un determinato luogo e con la sua protezione teneva lontani i mali. Non è casuale che la scelta della situazione, del sito, avesse a che fare con la sacralità: nel mondo classico la scelta di un luogo per costruire un edificio singolo o una città era di grandissima importanza, per motivi sia pratici, sia religiosi, sia fortemente simbolici. L'architettura «conformava» una situazione: le sue stesse forme si mutavano nel mutare della situazione, insieme costituivano un «tutto», e l'individualità dell'opera era data proprio dal rapporto tra la progettazione come azione razionale e il locus su cui il nuovo manufatto andava ad insistere. Anche nella trattatistica classica il concetto di locus è sempre presente: la localizzazione di un manufatto non era considerata indifferente, risultava al contrario un elemento determinante per la sua costituzione. Rossi,



nell'Architettura della città, parlando di Palladio, scrive che «nelle (sue) parole vi è ancora in forma viva il fremito del mondo antico, il segreto di questo rapporto che è poi evidente, al di sopra della cultura specifica architettonica, in certe sue opere come la Malcontenta o la Rotonda le quali devono appunto alla “situazione” alcune delle condizioni per la loro comprensione». Palladio mantiene sempre una profonda attenzione al fatto di doversi misurare con il sito: le sue opere sono caratterizzate da una grandezza «che non è la grandeur dei progetti di Ledoux o di Cagnola», ma conserva sempre una relazione con la città o con la natura che gli sta intorno. E quando il nostro locus consiste in una città? Il *De re aedificatoria* di Leon Battista Alberti è il trattato che guarda per la prima volta alla città, che considera l'architettura come fatto urbano. Ma arriviamo a uno dei maestri di Aldo Rossi, a colui che ha avuto parte fondamentale nella sua formazione. Ernesto Nathan Rogers, in contrasto con gli esponenti del Movimento Moderno, che non attribuivano alcuna importanza alle influenze che poteva avere sull'architettura il luogo in cui andavano a costruire, né per quanto riguarda l'ambiente né per quanto riguarda la storia, stabilisce la teoria delle preesistenze: egli ritiene che ogni città sia costituita da un suo mondo figurativo, un suo patrimonio di tipologie e forme dell'architettura, e che anche l'architetto moderno debba saper inserirsi in questa tradizione per mantenerla, e questo non significa costruire edifici uguali a quelli costruiti in passato, ma mantenere un legame figurativo che li allacci ad essi pur lavorando in modo consapevole della modernità. T.S.

Eliot sosteneva che ogni nuovo scritto si inserisce su un poderoso corpo di scritture passate, allo stesso modo Rogers ritiene che «l'architettura debba radicarsi negli strati profondi della tradizione per succhiarne l'elemento e qualificarsi; è una necessaria integrazione della realtà contemporanea, complessa e varia, con l'immenso patrimonio dell'esperienza ereditata». La conseguenza di ciò sarà che non si dovrà disegnare una costruzione a Milano uguale a quella che si sarebbe disegnata in Brasile, e anzi, in ogni via di Milano si dovrà cercare di costruire secondo le circostanze del suo specifico intorno. L'edificio di Rogers che maggiormente esprime, in modo controverso, questa posizione, è certamente la Torre Velasca. Rogers deve costruire un grattacielo, ma non vuole realizzare un grattacielo “all'americana” (come farà negli stessi anni Giò Ponti), vuole stabilire un rapporto con la tradizione milanese delle torri, un dia logo con il Duomo, con la torre del Filarete al Castello Sforzesco, con gli elementi alti del passato e del presente di Milano, un legame con la tradizione figurativa specificamente milanese. Parlare del rapporto di Aldo Rossi con il luogo non è semplice, perché ci porta necessariamente a mettere in campo questioni che vanno oltre l'argomento in sé e sono strettamente legate alla sua poetica. Per aiutarci possiamo partire da un esempio, quello del Teatro del Mondo, piccolo teatrino voluto dalla Biennale veneziana nel 1980 secondo il modello delle antiche macchine sceniche galleggianti destinate alle feste. Esso istituisce un rapporto, sia formale che di dialogo, tra oggetti puntuali, con le architetture della Venezia esistente, scegliendo però quelle che istituivano con la città il rapporto che a lui interessava: gli edifici della Piazzetta, la Chiesa della Salute, la Punta della

Dogana, le architetture palladiane di San Giorgio, delle Zitelle e del Redentore. Tutte queste architetture hanno in comune una costruzione formale nettamente precisata e il contrappunto che istituiscono tra di loro a distanza: edifici che si sono formati quasi “in antitesi” e in autonomia rispetto al paesaggio lagunare veneziano. Per assurdo, la struttura che dovrebbe essere effimera e fragile del piccolo teatro galleggiante trova il suo rapporto con la città nei suoi elementi più stabili e permanenti. Esso però non si misura soltanto con la città reale, ma anche con il suo mito, nel rapporto con l’acqua, nel ricordo delle grandi macchine sceniche a cui si rifà, dei progetti pensati e mai realizzati, di una venezianità vera o sognata. Questo rivolgersi al mito però non deve essere confuso con la rincorsa al “mito romantico” di una Venezia “autentica” e del suo ambiente, alimentatosi attraverso le pagine di Ruskin, di Mann, di Proust. Rossi non è schiavo del contesto nel suo progetto, il suo edificio afferma la netta autonomia dell’architettura, nella sintassi e nell’idea, «lontane da ogni cedimento o da ogni assimilazione sul piano del gusto o del sentimento» come scrive Daniele Vitale in un suo articolo a riguardo. Tanto che la sua architettura, oltre che ad alcuni caratteri scelti dell’architettura veneziana, si rifà anche ad elementi che possono sembrare estranei o lontani, come «l’architettura dei battisteri, dei mulini, dei tiburini, delle costruzioni sull’acqua della pianura padana» o i fari in legno della costa settentrionale americana, le zattere lungo le città orientali, i luoghi lungo il fiume di Zurigo; o addirittura ad altri suoi progetti: il teatro Paganini di Parma, il museo a pianta centrale nel disegno di concorso per il centro direzionale di Firenze. Non a caso anche Palladio stesso inserisce nelle sue chiese veneziane elementi, come i torricini, che sembrano richiamare luoghi orientali: anche questo si ricollega in qualche modo alla città, al suo essere da sempre ponte tra Oriente e Occidente. Così il rapporto che Rossi istituisce con Venezia non è letterale, ma riguarda il suo carattere complessivo, «il suo essere città sull’acqua e insieme il suo essere fondata sulle tecniche dell’apparenza». Da questo capiamo molto del rapporto di Aldo Rossi con il contesto su cui va ad agire: non è solo la città fisica che conta, ma anche una città altra, che è «una cultura e una situazione, un’immagine mentale e un modo di essere», alimentata dalla città reale ma anche dall’arte, dalla musica, dalla pittura, dal cinema, dai progetti mai realizzati, dalle fantasie, dai ricordi e dai sogni, personali o collettivi. Egli non stabilisce un’analogia letterale con un oggetto, ma più analogie con molti oggetti, affini e contraddittori. Anche il suo procedimento di riduzione delle forme non è, come per i puristi delle avanguardie, una ricerca del principio formale ultimo, quanto un modo per caricare gli elementi, spogliati dagli orpelli che li caratterizzano nella loro singolarità, di un’intensità nuova, per permettere lo scattare di altre analogie e insieme conferirgli significati ambigui, impreveduti, straniati dal contesto. Da questo possiamo capire come il mondo di Rossi nel tempo sia andato ben oltre la descrizione minuziosa della città e il voler ricondurre tutti gli elementi a una spiegazione scientifica: alla fine la parte irrazionale prende il sopravvento. Daniele Vitale scrive che le forme di Aldo Rossi non sono scelte ma «trovate, desunte, mediate e rielaborate dal reale». Nel lavorare sui progetti anche noi abbiamo cercato di trovare alcune forme che

ci legassero fortemente alla Bovisa reale, il nostro locus, ma al tempo stesso facessero scattare analogie con la città altra e con periferie altre. I quadri di Sironi, Rocco e i suoi fratelli di Visconti e Miracolo a Milano, le fotografie delle fabbriche delle periferie milanesi di Basilico e delle case a ballatoio degli operai, ma anche le piazze metafisiche di De Chirico, il teatro Carlo Felice di Genova e la Scala del Pier-marini, le stazioni delle città europee e i monumenti di Milano. Questa è la Bovisa di cui abbiamo voluto esprimere il carattere: la Bovisa del passato industriale, la Bovisa del presente, la Bovisa nei riferimenti analogici che sono scattati, nei suoi legami veri o sognati. Così è nata la stazione, che rimanda a un grande edificio industriale ma anche a certe stazioni in mattoni del nord Europa, il basamento, che ricorda quello di Asplund della Biblioteca di Stoccolma, e sul basamento una Piazza d'Italia di dechirichiana memoria, cinta da due portici che direzionano lo sguardo verso l'orizzonte, con solo la torre dell'orologio a rompere la simmetria e l'ordine; un teatro che prende a prestito concetti spaziali miesiani come trasportati all'interno di una fabbrica, i ballatoi delle case operaie che si trasformano nei palchi del teatro all'aperto, la cortina su via Bovisasca con i grandi androni tipici dei caseggiati della Bovisa ma anche delle case borghesi del centro, la tradizione delle corti tutta milanese, i capannoni per i laboratori che ci portano alla memoria i mille fabbricati industriali abbandonati che vediamo nelle periferie e nelle campagne, la composizione dell'isolato che ci ricorda quella del Teatro alla Scala. Gli elementi che abbiamo progettato sono così profondamente figli del loro contesto ma al tempo stesso in qualche modo straniati: il loro intento è esprimere fortemente un carattere, un'idea di città, indicare una via per il futuro che sia profondamente radicata nel passato del luogo e contemporaneamente fare scattare analogie con mondi altri, con città altre. Così abbiamo cercato di applicare la lezione di Rossi, per contribuire alla costruzione di una città che per noi è stata «realità culturale e collettiva, fatto simbolico e di vita, giacimento segreto di immagini e di forme al quale attingere e dove alimentare la nuova architettura», una città che «da semplice cornice, diviene trama e sostanza della costruzione del progetto».



PIETRO DEL MASSAIO, *Pianta di Roma* (dalla *Geographia* di Tolomeo)





MATTHEUS MERIAN, *Carta di Venezia*, 1635



Immagine della *Piazza Anfiteatro* di Lucca



GIOVAN BATTISTA NOLLI, *Pianta di Roma*, 1748



Venezia e il *Teatro del Mondo*

## I CORPI SANTI E LA FORMA URBANA

Il Comune di Milano, fino all'epoca risorgimentale, è racchiuso da una fascia di territorio, il Comune dei Corpi Santi (l'area conteneva infatti i cimiteri) che si pone a corona intorno alla città dei bastioni. Questo sdoppiamento è il riflesso della forte autonomia delle due unità limitrofe, che costituiscono un vero e proprio sistema complementare. I Corpi Santi erano costituiti principalmente da un tessuto di cascine, centri di produzione e residenza degli abitanti. Bovisa stessa, nata come piccolo borgo agricolo dalla cascina Bovisa (nell'attuale via Varè), fa parte dei Corpi Santi, precisamente quelli di Porta Tenaglia con Porta Comasina. Queste cascine costituivano il retroterra del Borgo degli Ortolani, che si trovava appena fuori Porta Tenaglia, luogo di scambio di prodotti agricoli, coltivati in questi terreni ricchi di corsi d'acqua e fontanili. Nella splendida Carta degli Astronomi, quel rigagnolo azzurro che esce dall'angolo in alto, che non si nega nel disegno così come la prima periferia storica, è quello stesso che scende dalla non così distante Bovisa. Corsi d'acqua e divisioni dei campi diventano un primo disegno, non ancora urbano, di quelle che saranno poi le strade e segni dell'inurbamento successivo. L'irregolare disposizione delle cascine, che si attestano lungo la via Bovisasca, è caratterizzazione tipologica che si oppone a quella del vicino Comune, che lavora invece per corti, come si vede bene nella carta degli Astronomi da poco citata, nella quale emergono quelle dell'Ospedale Maggiore. Qui invece, sono le vie d'acqua e i percorsi secondari a definire la posizione sparsa delle cascine. Questa separazione tra interno ed esterno della città ha fondamento anche nell'economia diversa che si sviluppa in queste aree quando ancora sono rurali. La città di Milano infatti, nel suo aspetto prima dell'Unità d'Italia, ha nell'agricoltura la sua principale base economica, e solo in piccola parte incomincia uno sviluppo della manifattura industriale che, ai suoi albori, si inserisce senza tante differenze sia nel tessuto urbano che in quello extraurbano, che è già servito da canali, strade e dalla rete ferroviaria, così come dentro le mura, dove l'insediamento delle industrie è però più lento e puntuali sono le eccezioni di grandi interventi urbani (ad esempio la vecchia Stazione Centrale, nel 1857). Il motivo di questa diversità dei Corpi Santi nella prima formazione industriale e nei caratteri di espansione di fine Ottocento di queste aree, è riconducibile all'assenza daziaria, che agevola il libero traffico, unita ai privilegi dovuti alla vicinanza con la capitale. Questo è dimostrazione inoltre dei motivi della rapida crescita demografica, legata al minor costo della vita in queste zone, e della situazione stabile della demografia della città murata. Queste aree, di conseguenza, rimangono autonome e complementari alla città anche per il loro tipo di economia. «Il suburbio era il porto franco della città.» scrive Carlo Cattaneo, «Era congiunto alla libera campagna come un porto franco è congiunto alla libera terra». Inizialmente gli insediamenti industriali dei sobborghi sono molto simili a quelli più addentrati nel territorio dei Corpi Santi, infatti, come i primi, questi iniziano a svilupparsi sulla base degli insediamenti



rurali appena fuori dalle mura, e le industrie ne ricalcano l'immagine. I primi spazi produttivi infatti occupano gli spazi agricoli secondo le leggi degli insediamenti agricoli, posizionandosi lungo le vie d'uscita dalla città o attorno ad uno spazio libero centrale (come accade nei piccoli agglomerati esterni e, nell'altro caso lungo le vie nei pressi delle Porte o nel territorio). Diversamente però si verranno a caratterizzare con lo sviluppo industriale successivo gli insediamenti più vicini alla città, che vengono a stabilirsi nei borghi vicini alle Porte, soprattutto presso il Borgo degli Ortolani e il Borgo di San Gottardo. Questi in fatti sono, ad inizio Ottocento, i due sobborghi milanesi, l'uno a nord lungo la strada di Varese, l'altro vicino a Porta Ticinese, che allunga un ramo sulla strada vigevanese e l'altro verso Pavia. L'unico elemento suburbano importante a questa data, nei pressi delle mura cittadine, è il Lazzaretto. Questi insediamenti andranno presto a coincidere con la città, che tende ad espandersi fuori le mura, e che già con la Stazione Centrale e con quella di Porta Genova scavalca i bastioni. Essa viene infatti ben presto regolata da un piano, che la prosegue secondo gli assi di penetrazione e termina quella fase di crescita urbana naturale (con l'assenza di un piano) che si attuava per singoli episodi. Questo destino continuerà a dividere il futuro di questi sobborghi da quello delle aree più distanti dei Corpi Santi. La similitudine con questa periferia storica però «si basa sulla relazione tra essa e l'intorno» come sottolinea Cino Zucchi, ovvero sull'essersi sviluppata in presenza di infrastrutture urbane o territoriali. Possono essere il Naviglio, i mercati, le stazioni (la ferrovia è già presente in città dal 1840 e il suo profilo entra nel territorio dei Corpi Santi). Molto diverso sarà invece il loro assetto morfologico e la loro dimensione (si pensi alla differenza tra Bovisa e Porta Genova). Già da queste prime premesse si può rivedere in Milano una città che per molti aspetti appare diversificata, in cui elementi simili e differenze profonde si intersecano, e di cui Bovisa è un esempio. Differenze che, nel grande passaggio dall'economia agricola a quella industriale, e poi a quella terziaria non verranno considerate, a volte rimanendo fortunatamente sottotraccia o ancor meglio risparmiate, come nel nostro caso.

## LA MILANO SMEMORATA

L'annessione dei Corpi Santi, di cui Bovisa faceva parte (viene annessa al Comune di Milano nel 1873), è un'azione compiuta in nome di quel monocentrismo postunitario simbolo di quella Milano che non riconosce nelle sue peculiarità ma in modelli esterni una sua possibile evoluzione. Anche lo studioso Carlo Cattaneo si espresse contro l'annessione, ritenendola dannosa per le attività economiche dei Corpi Santi. La città si accontentava dell'estensione della linea daziaria. I caratteri dell'area, nati sotto un determinato assetto del Comune tendono perciò ad unirsi alle nuove questioni che l'essere parte del Comune di Milano comporta, soprattutto per le aree di sobborgo

molto vicine alla città. Piani Regolatori compresi. Nonostante questa apparente nuova unità, Milano però non è assimilabile alle città monocentriche europee. Questo carattere molteplice, che si tenderà d'ora in poi a zittire anche per mezzo della speculazione di alcuni Piani Regolatori, riguarda la città anche dal punto di vista del suo sistema religioso. Il Duomo stesso, che nel periodo post unitario, insieme al rifacimento dell'intera piazza e della costruzione della Galleria vuole assumere su di sé l'idea di un presupposto monocentrismo, «contrasta con la politica della Controriforma», come sostiene Daniele Vitale, «che ha fatto di Milano una città dalle mille chiese». I nuclei borromaici infatti, pur non eclissando l'importanza della rosea fabbrica dalle alte guglie, rappresentano una volontà urbana ben diversa. Qui viene ribadita ancora la questione della molteplicità milanese, della città e del suo evolversi. Questione a cui abbiamo appena ricondotto i Corpi Santi e il differenziarsi dei nuclei industriali dei sobborghi di cui parlavamo inizialmente. Questa Milano smemorata, attraverso i Piani Regolatori, negli anni dello sviluppo industriale (il piano Beruto prima e il Pavia Masera poi), resterà cieca di fronte a queste peculiarità della cristallizzazione urbana, e continuerà ad esser vista come un'ipotetica grande Milano. Alle sue ultime estremità darà a breve un'identità fittizia, fino a quel momento tutt'altro che veritiera. A Bovisa, abbastanza lontana dai primi riflessi dell'annessione urbana inizia a svilupparsi un altro aspetto della crescita industriale, ancora prima che il Piano Beruto agisca sulla città, differenziandone ancora di più i destini. Si insediano infatti a fianco della via Bovisasca le prime grandi fabbriche chimiche, dalla Candiani (1882) alla Vogel (1883) che, insieme ad altre, ne iniziano a comporre il tessuto industriale, a contatto con le cascine (tra cui la Cascina Albana ancora oggi abitata). Alla campagna con le sue reti d'acqua e le costruzioni sparse, dopo questi insediamenti, vengono quindi a svilupparsi maggiormente anche le linee ferroviarie, già presenti da metà Ottocento ad attraversare l'area da nord a sud. Argomento che approfondiremo in seguito con lo sviluppo di quello che sarà il più grande insediamento industriale alla Bovisa. Con il Piano Beruto (1884) ci si rivolge ancora alla città, il cui sviluppo demografico andava ancora ad agire maggiormente nell'area dei Corpi Santi, dove vi era ancor più immigrazione (della manodopera industriale) e la speculazione (che portava i ceti deboli a migrazioni dall'interno) creava quel primo rapporto di subordinazione tra centro e periferia. Progetto urbano e progetto dei margini iniziano a differenziarsi nella qualità urbana. Con la pianificazione inoltre quella similitudine iniziale tra periferia storica e insediamenti appartenenti al loro retroterra viene pian piano annullata. Con la lottizzazione le aree vicine alle mura, che a fine Ottocento sono ormai dei veri agglomerati, esse vengono sottoposte alle volontà urbane speculative. Nelle aree più distanti, come appunto quella di Bovisa, appena ai limiti del Confine dei Corpi Santi e già da metà Ottocento separata dalla ferrovia (che tra l'altro il piano Beruto tende a non considerare affatto nelle sue disposizioni morfologiche), la pianificazione verrà a mancare, o perché non definita o perché mai realizzata (come accadrà per il piano Pavia-Masera). Come indica Cino Zucchi, «la ferrovia proprio nel suo carattere di infrastruttura tecnica, non possiede una forma

percepibile nella città; (...) che non organizza, se non per negazione». Sottolineiamo questo concetto sia perché molto spesso la pianificazione ha guardato con questi occhi, non tenendo conto dell'infrastruttura ferroviaria come elemento costitutivo non indifferente di una parte di città, sia perché non è solo ad esso che si può ricondurre l'identità di un'area che, come accadrà in Bovisa, nasce invece dall'unione di diversi elementi. Tornando al Piano Beruto che, estendendo un sistema viario ramificato anche nelle aree oltre i bastioni, dove appunto vi erano i Corpi Santi, sottolineava come si volesse «la maggior possibile unione delle due parti, interna ed esterna, nella quali la città è divisa, fondendole per così dire insieme per modo da formare un tutto solo». Ciò di cui si necessitava per imporre quello «schema elastico sulle direttrici principali» che il piano voleva, nell'idea di Navigli coperti e bastioni spianati, come a voler crescere a somiglianza organica, staccando però prima le ben più fondate radici. L'idea di periferia indifferenziata, iniziata per Milano con l'annessione dei Corpi Santi, e proseguita dal Piano Beruto continua, rinunciando ad un'idea di territorio per parti autonome così ricca di opportunità. Fortunatamente Bovisa rimane esclusa da una pianificazione massiccia e continua il suo sviluppo industriale. Appare evidente quindi una seconda caratterizzazione storica di Bovisa, oltre a quella che ne sottolinea l'origine rurale, quella (storicamente successiva) che la differenzia come insediamento industriale rispetto a quelli instaurati presso le mura, nella periferia storica. La stessa industrializzazione infatti continua quel dualismo territoriale, tra le aree facente parte dei Corpi Santi più vicine alla città, ormai urbanizzate e quelle più lontane, maggiormente autonome nel loro destino. All'interno delle aree oggetto del piano Beruto, l'industria vede una connessione più serrata con la residenza, effetto della volontà di uniformare l'aspetto e i caratteri delle varie funzioni presenti in cortina. La produzione in Bovisa invece ha un'altra e vasta destinazione diversa dalla antica cascina, la grande fabbrica. Dagli episodi iniziali dei primi insediamenti, si arrivano a creare recinti grandi come gli isolati (anch'essi diversi e maggiori rispetto a quelli urbani), e nuove morfologie rispetto alle residenze e alle cascine, una successiva all'altra in un disegno urbano che si fa identità e che sovrappone il suo strato a quello rurale. Che continua a permanere.

## BOVISA BELL'ANIMA

Inizia a leggersi chiaramente, con lo sviluppo industriale di fine Ottocento, la differenza morfologica delle aree di Bovisa rispetto agli altri insediamenti industriali urbani. Negli stessi anni gli insediamenti industriali tendono ad assumere il carattere di città industriale, in cui la parola città non è più un vero riferimento, poiché gli edifici non prendono più come riferimento la città storica, a volte anche nel rispetto dell'isolato, ma iniziano ad appropriarsi degli spazi con edifici isolati e grandi recinti industriali che contengono la produzione e lo stoccaggio. Qui in Bovisa sono le case ad esser fatte

dello stesso materiale delle industrie, il contrario è raro. Guardando alla morfologia di Bovisa restituita dalle rappresentazioni cartografiche, si osserva come al ramo urbano della prima linea ferroviaria proveniente da nord-ovest, già presente nelle carte fin dal 1850 (si pensi alla carta del Bossi) si è sovrapposta, fin dal 1857 (ed è infatti già presente nell'IGM del 1888) il ramo delle Ferrovie Nord che porta dalla Stazione di Milano Cadorna verso le direttrici di Como ed Erba. Con la nascita delle Ferrovie Nord e della stazione di Cadorna, la stazione di Milano Bovisa assume il carattere di Stazione di interscambio e deposito merci. L'area in questi anni sembra addirittura avere una rifondazione, con l'antica via Bovisasca a fare da cardo (sottolineata dalla ferrovia) a cui si aggiunge un decumano interrotto dai binari (le vie Lambruschini e Candiani), nelle zone a est e a ovest dei binari, in cui questo primo sviluppo industriale sembra trovare terreno fertile. Parliamo di una nuova nascita per Bovisa, che inizia ora ad assumere maggior autonomia, anche rispetto a quei Comuni che fino a fine Ottocento le davano nome (la località era in parte compresa nel Comune di Affori). La ferrovia diviene l'anello su cui gira l'intera economia di questa parte di città, le merci arrivano anche dallo Scalo Farini e proseguono grazie alle Ferrovie Nord verso i territori fuori Milano. La ferrovia compie qui il ruolo non assunto dalla Bovisasca, che rimarrà sempre secondaria rispetto alle arterie della via Varesina (a ovest) e Comasina (a est) che collegano Milano su tutto il territorio a nord della città. Economie che vanno sviluppandosi anche grazie ai trafori che vengono realizzati (San Gottardo) e all'evolversi delle Ferrovie Nord, sottolineando quel carattere di maggior accessibilità dall'esterno dell'area. Insieme alle nuove aziende arrivate negli ultimi anni dell'Ottocento, come la stessa Ceretti e Tanfani, con l'arrivo della Carlo Erba si può dire che Bovisa abbia messo già al sicuro la sua identità, come centro industriale di Milano, e non solo. Ma il destino disegna solo ora l'elemento chiave di questa parte di città: l'azienda del Gas. Nel 1906, raccordata con la rete ferroviaria statale, per l'approvvigionamento delle materie prime, l'azienda inizia a segnare il terreno. Si ha quindi un passaggio importante nella differenziazione della morfologia dell'area, non certo conforme all'idea di pianificazione che si sviluppava in città in quegli anni, in continuità invece con quella diversità dei Corpi Santi che ancora si nutrivano dei rapporti esterni. Parliamo di morfologia perché l'area, la cui industria appartiene all'Union de Gaz, società francese, viene suddivisa con intenti tutti legati alla produzione, seguendo una maglia regolare come una cittadella industriale riferita a modelli europei più che italiani. Questo caso vuole che si vengano a definire perciò due aree di Bovisa, divise dalla strada Bovisasca, una ad est, storicamente abitata e mista a grandi insediamenti industriali e una ad ovest, prima campagna e ora villaggio industriale. La forza dell'insediamento al di là dei binari continuerà a riempire gli spazi residui di insediamenti industriali, con poche, rarissime, abitazioni, forse dei proprietari delle fabbriche. La ferrovia che circonda l'area, di cui a breve approfondiremo il motivo urbano della localizzazione, diventa un segno unico, con le sagome dei capannoni, delle ciminiere, e dei gasometri, ormai unico alfabeto di questa cittadella industriale. L'azienda infatti,

con i suoi tanti gasometri, ribadisce a scala monumentale un nuovo paesaggio (questi serbatoi hanno un diametro e un'altezza di circa 50 metri) che va a comporsi dei tanti elementi fino a quel momento presenti. L'area assume nelle foto dell'epoca una forza figurativa eccezionale. Il piano Pavia-Masera (1911), che viene redatto proprio negli anni del maggior sviluppo industriale dell'area, proseguirà la filosofia insediativa del Piano Beruto, del quale completerà gli intenti andando ad intervenire proponendo un'idea di città che progressivamente conquistava l'arretratezza della campagna, con «la disposizione regolare a scacchiera» - come recita il Piano Regolatore - «là dove nessuna ragione vi era di mutare l'indirizzo del piano esistente». A Bovisa, il piano si realizzerà nelle forme della cittadina piazza Bausan, al limite del confine comunale, e nella definizione del perimetro degli isolati al di sotto della piazza fino allo scalo merci di Farini (su via Farini stessa si attesterà un altro agglomerato esterno alle mura, che sarà da fine Ottocento il limite orientale della nascente Bovisa). Lo spesso contorno del disegno dei nuovi isolati, evidenzia il totale annullamento di quei leggeri tratti che rappresentano, al di sotto, quella ragnatela dei campi che segnava la morfologia ancora in parte rurale. La foto della fontana, posta al centro della piazza, quando ancora intorno c'erano i campi è indicativa di questo incauto tentativo di portare qui un decoro più da centro, parimente ottocentesco. Le industrie sono già presenti, riconoscibili nell'azienda maggiore dagli enormi cerchi dei gasometri e nell'occupazione ampia degli isolati, così estranea alla campagna delle cascine. I corsi d'acqua saranno presenti nelle carte ancora per pochissimi anni e già nel 1914 non si vedranno più, perché i campi da irrigare saranno sostituiti dalla nuova e più giovane identità bovisiana. Il tessuto diventa misto, ad unire le attività produttive e quelle industriali, soprattutto nella parte ad est di via Bovisasca, oltre quella che ormai è l'area prettamente industriale. Nel Piano del 1911 la ferrovia in Bovisa raccoglie già le novità urbane e quelle più importanti dell'area. Con questo piano possiamo dire infatti che la definizione della linea su ferro è terminata nell'assetto pressoché odierno (cambieranno infatti solo il numero dei binari e alcuni percorsi urbani). Alle due linee fin qui definite, quella urbana da est a ovest sul limite meridionale di Bovisa e quella della Ferrovie Nord che la attraversa da nord a sud, si andrà a chiudere quel braccio della goccia, legato alle trasformazioni urbane, o meglio, al grande spostamento della Stazione Centrale. La prima cintura ferroviaria infatti nasceva dall'arrivo a Milano della ferrovia per Monza, presso Porta Nuova e dove, a poca distanza si posiziona la Stazione Centrale. Una stazione passante, a modello francese, che creasse un anello a racchiudere i movimenti della città secondo quel modello. Nell'evoluzione successiva si andarono ad aggiungere le linee per Treviglio (poi Torino-Venezia), e quelle per Lodi e Pavia, e infine per Vigevano intorno al 1870. Una chiusura che decreterà con quel modello l'indebolimento per due delle principali arterie settentrionali all'epoca (la Comasina e la via Monzese) lasciando solo il viale di Loreto. La seconda cintura ferroviaria, che attirerà le critiche di De Finetti per la «miopia del tracciato» oltre che per «la posizione dei manufatti rispetto ai tracciati viari» scorretta, si ha posizionando all'interno del tessuto come stazione di testa, la nuova Stazione

Centrale, a modello tedesco. Questo determina l'eliminazione del tracciato che dalla Stazione Centrale raggiungeva le direttrici per Pavia e Lodi (a cui si rifaceva Porta Tosa). Nel caso di Bovisa, oltre all'interramento del collegamento tra lo scalo Farini e la Stazione Centrale, viene predisposta la chiusura dell'anello che, racchiudendo la nuova area industriale verso la Stazione Centrale in modo da proseguire poi verso le direttrici sud-est che avevano perso il collegamento diretto con la stazione passante. Abbiamo chiamato qui la goccia l'area che rimarrà l'elemento infrastrutturale primario di questa parte di città. Essa diverrà, nella sua morfologia, simbolo della grandezza e dell'autonomia di quest'area nel suo destino industriale. Un'area vasta, attaccata alla città come ad un tessuto, imbrigliata nelle sue maglie, ma figura autonoma e forza nel territorio. Una strada ferrata a forma di goccia che ancora oggi unisce con le sue estremità due degli elementi più importanti e dibattuti della Milano moderna. Quei binari della Bovisa, che certo non andremo a confondere con l'identità ma di cui rappresentano un elemento primario (i binari delle Nord hanno infatti una grande importanza e una precisa localizzazione che ne definisce gli antichi legami dell'area con la campagna lombarda della produzione tessile), continuano a specificarci quel preciso carattere, e, allo stesso tempo, sono simbolo di quella molteplicità di cui Milano è capace. Non appare una città unitaria nella sua vocazione, ma tenace nei tentativi di unitarietà. È la ferrovia a designare questa vocazione di Milano all'indifferenza delle identità delle sue parti. Ricordiamo come il tracciato stesso della ferrovia segnò per sempre il Lazzaretto; dopo cinquant'anni ne rimane il fantasma, insieme a quello di una delle più importanti architetture di Milano. Binari fantasma che solo nel tratto tra la Stazione Garibaldi e verso la direttrice est-ovest ritornano ad essere reali e, insieme ai binari di Porta Genova, rimangono gli stessi dei primi tracciati interni alla città. Cino Zucchi sottolinea come l'assetto ferroviario della cintura ferroviaria, nonostante i caratteri negativi assunti dalla rete per l'avvenire, abbia per certi versi «arginato l'omologazione formale e scalare del Piano Beruto e preservato il carattere di alcune aree», come possiamo riconoscere nella Bovisa. L'esito del piano Pavia-Masera a Bovisa è un'eccezione ai modi urbani dello sviluppo industriale, e racconta la storia di un'area che funziona, che cresce, moltiplicando gli insediamenti e la loro destinazione anticipandone le pianificazioni. Bovisa infatti, nonostante il futuro Piano del 1931, verrà a mantenere quel carattere di insediamento "misto" di origine rurale che gli insediamenti produttivi erano andati a definire. La crescita industriale infatti ha portato una morfologia leggibile sulla carta nelle ciminiere, nei ritagli di spazio delle fabbriche isolate e di quelle che si affiancano alle residenze, ancora a carattere rurale. Risulta così estraneo alla morfologia il grande e prestabilito cerchio di Piazza Bausan, così simile nella dimensione a quello dei Gasometri, che molto di più nel tempo rappresenteranno l'identità di Bovisa: con l'alto e gonfio serbatoio industriale, e non col vuoto tra gli alti palazzi del piazzale. La forma delle fabbriche è un alfabeto del lavoro, appoggiato sui sostegni delle cascine che hanno ospitato i padroni o la manodopera, non sono quegli elementi sparsi che definiscono la periferia dei Piani di quegli anni.

## QUESTA PERIFERIA

Fino al Dopoguerra, nei Piani Regolatori permane l'idea, seppur combattuta, di una terziarizzazione del centro e della selezione residenziale, oltre ad un'annessione continua di territori (tra cui i comuni limitrofi) in cui porre le classi meno abbienti nei nuovi quartieri operai. Il Piano Albertini stesso (1931) approva un'espansione che non è altro se non un fitto reticolo stradale che dilata il tessuto residenziale per quartieri schiavo della sola speculazione. Solo pochi esperimenti (rimasti in progetto) come ad esempio Milano verde, cui collaborano Ignazio Gardella e Franco Albini, cercano di guardare ad un'autosufficienza delle diverse parti della città e ad un'edilizia non differenziata secondo la classe. Ma con il monocentrismo continua l'idea di periferia indifferenziata. I quartieri popolari, esempio chiaro di questa politica, restano però dall'altra parte dei binari; a Bovisa non possono essere previsti, perché l'identità produttiva ne difende la morfologia insieme ad un destino fortunato. Appena di là infatti, sulla linea del taglio del cimitero, giace la città pianificata, con il quartiere di Campo dei Fiori (oggi demolito) e, successivamente, del Mac Mahon. Nella pianificazione urbana si viene a creare una struttura incoerente, che tende più profondamente a stabilire una differenziazione sempre più visibile del concetto di città rispetto a quello di architettura. Siamo invece convinte dell'idea di città come manufatto architettonico, su cui si va ad agire con ogni singola architettura come nell'incisione su di una roccia, con il rischio di segnare un alfabeto illeggibile che non comunica più nessun significato (e non resta «nient ad nient nosingh nient eccota» come ne dicono gli abitanti). Fino agli anni Settanta Bovisa vive della sua identità, frammista a quel problema urbano delle periferie dovute al mancato controllo comunale negli equilibri urbani (mancanza di servizi, di strutture pubbliche, di sicurezza) che non sanno supportare le identità e le problematiche della città. Poi ne inizia la dismissione. «La bruttezza - pensa il flaneur di Marsiglia - poteva presentarsi come il vero serbatoio della bellezza o meglio come il suo scrigno, come, un pietrame che racchiude tutto l'oro nascosto del bello, luccicante, nelle rughe, negli sguardi, nei tratti». Queste parole di Walter Benjamin descrivono anche la nostra condizione. La dismissione degli edifici industriali, successiva all'abbandono dell'area delle maggiori attività, ha creato vuoti e discariche, parcheggi e muraglie semidistrutte. Scrive Ermanno Olmi: «Guardavo dal finestrino ma ormai non riuscivo quasi più a distinguere il paesaggio che mi scorreva davanti agli occhi. Si faceva sempre più buio e nessuna luce mi aiutava a capire dove eravamo. Volevo riconoscere, da qualche riferimento, l'approssimarsi della mia città. E, invece, pareva che il treno attraversasse una terra completamente abbandonata». Un paesaggio nuovo, senza forma ma ancora mosso

dal rumore del treno. Il villaggio dei gasometri è il simbolo del processo avvenuto nel quartiere, l'attività intensa, intensissima, e la vita operaia che lo abitava, le molte stanze, i grandi edifici; e d'altra parte l'improvviso e veloce abbandono, gli spazi ormai inutili, le macchine portate via o abbandonate. I viali del villaggio come strade dell'antico west con i rovi che viaggiano e le finestre quasi staccate. Niente scenografie, nessun muro di cartone (il cinema è di casa a Bovisa), è il passato recente, ancora in piedi a darci una mano per restare attaccati alla storia cittadina e all'identità architettonica e culturale di una parte di città.

## LA CULTURA NEOREALISTA

Bovisa si pone perfettamente come sfondo delle idee del movimento neorealista, che interpreta i significati di quell'idea di periferia che i piani regolatori lasciano a Bovisa in tutti gli aspetti negativi denunciati dalla cultura umanista degli anni Sessanta. È infatti in quegli anni che si forma l'immaginario culturale legato alla periferia dell'Italia intera e, con caratteri diversi, ai temi del degrado urbano, della costruzione indifferenziata, delle condizioni di vita disumane, dell'industrializzazione, che ne segnano i contorni. Ricordiamo *Deserto Rosso*, film molto significativo per la storia Bovisa, perché racconta dello sviluppo industriale, e del rapporto dell'uomo con le nuove macchine, che segnano di rosso un paesaggio deserto, su cui Antonioni fa comparire alberi, frutti, oggetti dipinti di grigio. La sola macchina parla, di un fascino inquieto che è la bellezza e l'orrore del Neorealismo italiano. Bovisa, diventa, per la sua stessa posizione e ruolo produttivo, luogo delle immigrazioni, e, come sottolinea Daniele Vitale «viene ad unire l'Italia dopo trent'anni dall'Unità». Una trasformazione sociale enorme. Occuparsi di città significa occuparsi di figurazione, le differenze storiche infatti parlano molto chiaramente in termini di figurazione. Bovisa ha un'origine rurale (diversa dalla città storica), vive di una storia industriale (diversa da quella della città e dalle altre aree esterne alla città), e di un particolare *genius loci* che ne fa un nodo nelle reti territoriali. E, tornando alla figurazione, ha vissuto (e vuole vivere) di un «carisma ambientale», per dirla con le parole di Giorgio Fiorese, che nel passato le è valso la realizzazione di opere importanti per la cultura nazionale. A volte infatti le parti di città si riconnettono nella loro comune capacità di creare cultura, «nel segno distintivo di un'Italia che» come spiega Daniele Vitale «racchiude nella figurazione il suo carattere distintivo finale.» Si pensi alla Stazione Centrale, arrivo e inizio del percorso di Rocco e suoi fratelli, e all'immaginario che la distingue come marginalità metropolitana. I grandi magazzini del centro, (Totò, Peppino e la malafemmina), i luoghi del lavoro diversi nelle varie parti di città, (Il posto di Olmi), l'area di Porta Romana, l'Idroscalo di Cronaca di un amore di Antonioni, fino alle periferie di Pasolini che ormai non hanno una definizione geografica, tantomeno hanno autonomia, hanno però identità e sono parti città riconoscibili. Ermanno Olmi, che qui in Bovisa è nato e vi ritorna affascinato dai

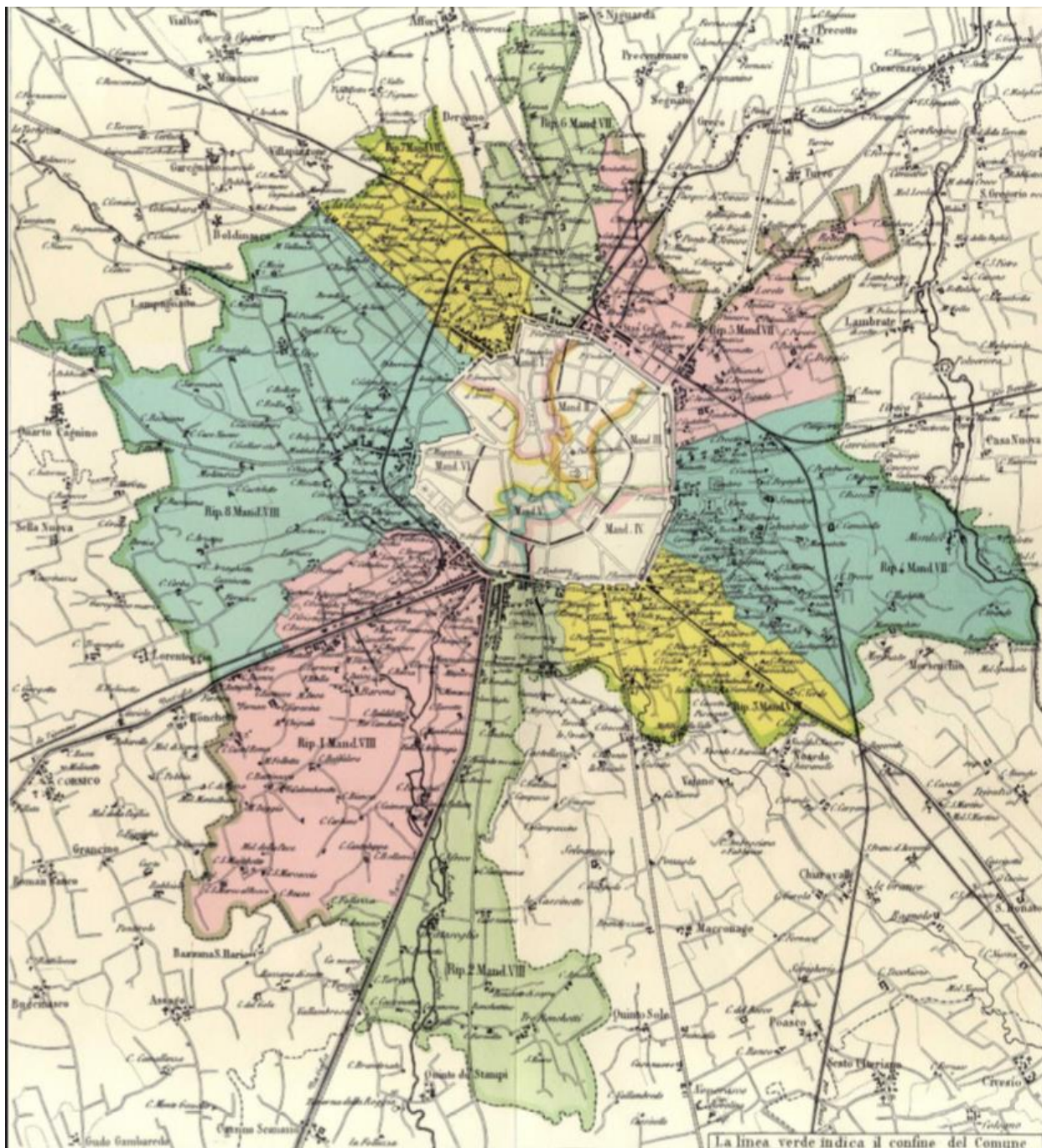


racconti che da essa scaturiscono, rende nel suo libro le caratteristiche della vita industriale e il suo rapporto con la città. La fotografia, che si affianca al cinema, e alla pittura, racconta dei monumenti, Basilico fotografa dai Gasometri, e da quelle che sono le sue guglie, come nei tanti fotogrammi di Miracolo a Milano o di Rocco e i suoi fratelli che dal Duomo guardano la città. Le parti della città di Milano sono raccontate anche in pittura: Carrà racconta la Galleria, Sironi le fabbriche di Bovisa, Attilio Pusterla Porta Nuova e la Cucine Economiche, ben diverse dai caffè del centro; e poi le officine di Porta Romana di Boccioni, che con Bovisa possono riconoscere alcuni caratteri comuni, la Stazione di Morbelli, la Scala di Savinio che, della città, aveva ben saputo riconoscerne le identità. Figurazione che evidenzia un carattere latente o ben definito e ne alimenta il significato e l'immaginario. Non possiamo dimenticarci di questo quando rileggiamo la frase di Guido Canella (in apertura di questo capitolo), e pensiamo ad una Milano univoca, la cui pianificazione (o meglio idea di città) non guardi ad approfondirne la struttura. Di Bovisa, il tempo ha fatto un'area quasi detritica, che ne vuole levare la memoria come Milano, al pari forse di Berlino, è così brava a fare. Con intenti che, se ne cancellano la memoria, noi pensiamo non siano mai corretti. «La città diviene così doppiamente straniera: straniera e sconosciuta come lo era per il bambino che vi muoveva i primi passi senza conoscerla ancora e straniera perché non è più quella di una volta, quando il bambino la scopriva muovendovi quei suoi primi passi». Sono parole di Peter Szondi; le facciamo nostre.

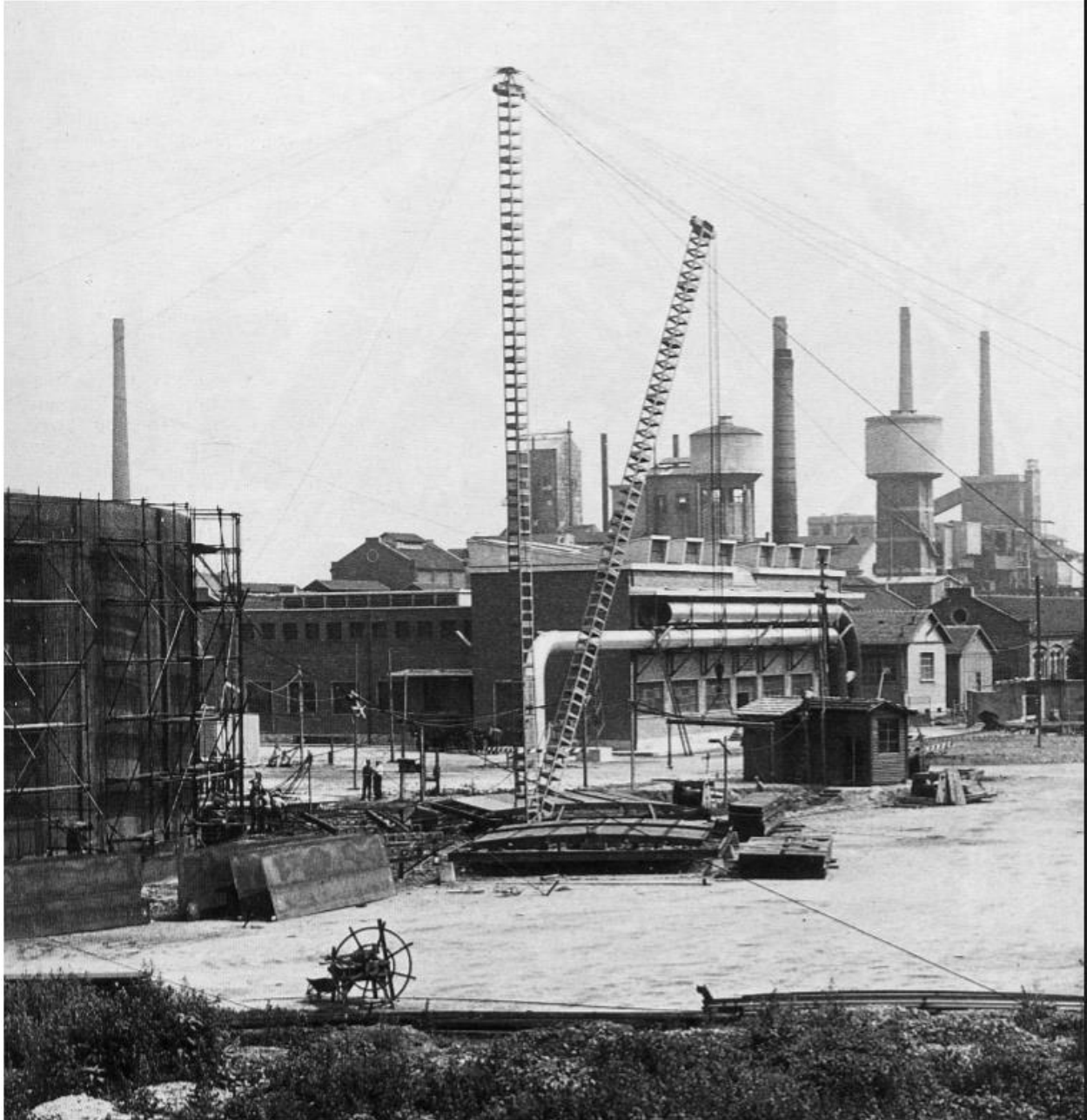
## LA NUOVA CITTÀ

Vogliamo da qui prendere le difese della storia, secondo un pensiero che Giorgio Fiorese indica nel bel volume di Lotus International 54, perché anche di queste aree, e non solo della città storica, si difendano con oggettività le caratteristiche e il valore, affinché le periferie non rischino di ritornare, come nelle parole di Le Corbusier, «schiuma che batte alle porte della città». Occorre quindi «riconduurre alla storia anche le periferie, per istituire confronti, prospettare analogie, non per il concetto di reperto, ma per sintonia con ciò che rimane» come sottolinea Fiorese. Questo è ciò che abbiamo cercato di proporre: l'idea che non possa esistere una periferia ma parti di città, e che la molteplicità della formazione delle aree, esterne e interne alla città murata, non siano che un esempio della loro diversità, a partire da una storia singola e importante. Da qui la volontà di agire recuperando i caratteri di questa parte di città, e quel mondo figurativo che in Italia contraddistingue, come il dialetto, le città, e di cui Bovisa è stata fucina. Dalla fine del Neorealismo ad oggi, Bovisa ha visto il concludersi della sua fase industriale, e ha perso gran parte delle sue fabbriche. Ultima tra le altre, la ciminiera della Sirio, che segnava il piazzale della Stazione quasi a ricordarne l'importanza. Le due identità fondamentali della sua storia passata, l'origine rurale e l'industrializzazione, oggi non esistono più; il caos dell'identità presente si lega però ad un forte immaginario e

alla memoria di quei caratteri di cui abbiamo parlato e che hanno permesso a Bovisa un'eco così lunga della sua aura. Negli anni Ottanta però il destino di Bovisa sembra ancora schiavo di quell'immaginario neorealista e di quella definizione periferica che fa disegnare ad Hejduk croci e angeli in quest'area, parte rotta e convulsa di una città tragica testoriana. È la XVII Triennale, del 1987. «Per uscire da tutto ciò occorrerà un nuovo Cristo, una nuova crocifissione» dice John Hejduk. Alla disperazione di Hejduk c'è risposta. Ad essa infatti si è sostituita, per una volontà, anche politica, di alcuni docenti del Politecnico di Milano, la nascita, per elementi sparsi, della Scuola Politecnica in Bovisa. Già dal 1974 infatti, anello di congiunzione con la dismissione in atto, le volontà di alcuni docenti non fanno tardare una nuova idea per questa parte di città. La legge imposta a buon diritto era quella dell'attenzione al contesto, del rinnovamento di un'identità attraverso un progetto che si ponesse nel tessuto storico, industriale e non, puntando a completarlo e ricompletarlo (diversamente dalle linee di progetto di un'altra area esterna alla città, quella di Milano Bicocca, nata internamente ad un insediamento industriale su un assetto a scacchiera). Quello che anche noi oggi cerchiamo di riprendere. Riflettiamo così sulle parole di Giancarlo Consonni, convinto che «quello che serve a Bovisa è una regia», una regia che sappia unire la grande fortuna dell'accessibilità data dalla ferrovia a un campus che sappia ribadire la costruzione della città industriale (nelle sue varie dimensioni), facendo dell'area una fucina di produzione e occupazione, evitando il ricorrere alla speculazione edilizia. Torna la figurazione, con l'artista Guaitamacchi che lavora nella Sala Pressioni dell'area Gasometri e Ronconi che fa dei magazzini della Scala uno spazio teatrale e uno spettacolo che partirà da qui per andare all'estero; lavori che lanciano altri stimoli a quello che il rinnovare un'immaginario e un'identità. Nel lavorare secondo l'idea di città per parti, l'architetto si basa anche su questo immaginario, che aiuta (nella completezza della comprensione data dall'unione tra le arti) il riconoscimento di elementi architettonici, primari, e dei caratteri del tessuto che, ricordiamo, non è che la scena fissa di vicende umane. Le aree progettuali che sottolineiamo, e che si racchiudono nella Stazione, nell'area dei gasometri e nei vuoti del tessuto, vogliono sottolineare non solo la volontà di considerare Bovisa nell'insieme, come parte di città, che necessita di una progettazione anche chirurgica, ma anche essere momenti di riflessione sulle linee guida di quella che sarà la regia, a seguito di una volontà collettiva così interessante come quella di un insediamento universitario. Berlino docet. Ci sono tutti i presupposti per mantenere quel suo carattere di porto in terra, e, ancora più importante, che esso divenga esempio di quella volontà del mantenimento di un significato per la propria scena fissa e quindi per la città. Qualcosa che non ci faccia dimenticare quella leggenda che vuole che dalla villa Librera, lì vicino al ponte della Ghisolfa, un percorso sotterraneo porti fino al Castello, ad unire queste due identità che, proprio perché autonome, rendono necessarie queste affascinanti e segrete gallerie.



*Carta del Comune dei Corpi Santi di Milano, 1860 (editore Vallardi)*



*Milano Bovisa, in un'immagine degli anni Cinquanta del Novecento (da MZ7, 1984)*

## BIBLIOGRAFIA:

- Architettura della città, Aldo Rossi, Cambridge, MIT Press, 2002.
- Aldo Rossi, Alberto Ferlenga, Electa, 1996.
- Aldo Rossi, Disegni 1990-1997, Marco Brandolisio, Paolo Portoghesi, F.Motta, 1999.
- Architettura razionale 1973-2008, F.Visconti, R.Capozzi, 2009.
- Paesaggio e architettura nell'Italia contemporanea, Giovanni Durbiano, Matteo Robiglio, Donzelli Editore, 2003.
- L'architettura secondo Gardella, Antonio Monestiroli, Maggioli Editore, 2010.
- Ignazio Gardella, Paolo Zermani, laterza, 1991.
- Una "Galleria" di architettura moderna: Costruzione, Vicende, Prospettive di Conservazione, Maurizio Boriani, Mariacristina Giambruno, Ivana Luoni, Laura Masserdotti, Carlotta tenchi, Alinea, 2002.
- Mario Botta: Luce e Gravità: Architetture, 1993-2007
- Milano dopo il miravolo: Biografia di una città, John Foot
- Architettura di rara bellezza.Documenti del festival dell'architettura 2006, Enrico Prandi.
- I progetti, Le opere e Gli scritti, Giorgio Grassi, Giovanna Crespi, Simona Pierini, Mondadori Electa, 1996.
- Tra fabbrica e società: mondi operai nell'Italia del Novecento,Stefani Musso, Feltrinelli, 1999.
- Milano, l'ambiente, il territorio, la città, Giovanni Denti, Annalisa Mauri, Alinea, 2000.
- La conservazione del calcestruzzo armato nell'architettura moderna e contemporanea: monumenti a confronto,Alinea, 2010.
- Gli spazi in sequenza di luigi Moretti, Luigi spinelli, lettera ventidue, 2012.