

## *Progettazione*

### Il naviglio di Melchiorre Gioia

Marco Prusicki  
con Elena Bertone, Giulia Carucci, Allegra Bonamore e  
Claudia Candia

#### SOMMARIO

Riportare alla luce il tratto coperto del Naviglio della Martesana costituisce un'importante occasione per la riqualificazione di via Melchiorre Gioia, uno spazio urbano complesso, allo stesso tempo unitario e eterogeneo sia nei caratteri formali che funzionali. Il progetto prevede la ridefinizione dell'intera sezione stradale, riprendendo la sezione storica del Naviglio.

Il nuovo tratto del Naviglio, collocato al centro, è trattato come una "strada nella strada" protetta dal traffico, larga complessivamente 13,5 m e lunga circa 2,5 chilometri: un sistema composto dal canale vero e proprio, largo 7 metri, come il nuovo Naviglio interno, affiancato da una larga banchina, lungo la quale si sviluppa una passeggiata alberata continua, collocata ad una quota tale da consentire di passare sotto gli attraversamenti viabilistici mantenuti a raso.

Nel dislivello tra la passeggiata e la quota stradale è possibile prevedere spazi coperti e chiusi per esercizi pubblici e attività commerciali.

Riportare alla luce il tratto coperto del Naviglio della Martesana costituisce un'importante occasione anche per la riqualificazione di via Melchiorre Gioia.

Uno spazio urbano complesso, dove è immediatamente percepibile il forte contrasto tra unità e eterogeneità dei suoi caratteri.

Alla forte unità data dal suo andamento rettilineo corrisponde, infatti, una altrettanto forte eterogeneità sia formale che funzionale, ulteriormente accentuata dalle trasformazioni più recenti (fig.1).

Il carattere di unità è dovuto al progetto che ne è stato alla base, ovvero proprio il canale aperto nel 1564 (1), vale a dire

---

(1) La costruzione del nuovo tratto della Martesana dalla conca della Cassina dei Pomi fino a quella dell'Incoronata, deliberato dai prefetti delle fortificazioni nel 1554, fu reso possibile dalla distruzione del convento di Sant'Angelo; cinque anni dopo venne data in appalto la costruzione del tombone realizzando così il collegamento diretto con il Naviglio di San Marco completato nel 1564. Al precedente alveo del Sevesetto venne lasciato il compito di scaricare le acque di piena nel Redefossi. (vedi : G.Cislighi, L'anomalia di Porta Nuova, in "Architettura Civile", Giornale della facoltà di Architettura Civile del Politecnico di Milano alla Bovisa, n.2 dicembre 2009, p.4 - cfr anche : E. Lombardini,

quasi un secolo dopo la trasformazione della Martesana in canale navigabile (2), per rettificarne l'ultimo tratto che ancora utilizzava l'antico alveo del Sevesetto (3), in parte riconoscibile oggi nell'andamento sinuoso delle vie Edolo-Ponte Seveso e Fabio Filzi.

---

Dell'origine e del progresso della scienza idraulica nel milanese ed in altre parti d'Italia, Editore B.Saldini, Milano, (III edizione), 1872, p.35

(2) Il Naviglio della Martesana, ideato nel 1443 da Filippo Maria Visconti e costruito nel 1451 per volere di Francesco Sforza da Bertola da Novate, diventa navigabile nel 1471, durante il ducato di Galeazzo Maria, con la costruzione di una prima conca presso Gorla. Nel 1496 Ludovico il Moro collega la Martesana con la Cerchia interna mediante la costruzione del naviglio di San Marco e delle conche dell'Incoronata e di San Marco, realizzate da Bartolomeo della Valle. A quest'operazione partecipa anche Leonardo, che nei suoi schizzi rappresenta il Naviglio di San Marco e un probabile grande intervento sul Sevesetto all'imbocco del Redefosso. (vedi : G.C.Zimolo, Canali e navigazione interna dalle origini al 1500, in Storia di Milano, Fondazione Treccani degli Alfieri, Milano, 1957, Vol.VIII, p.891).

(3) Il Sevesetto è un canale deviato in epoca romana dal fiume Seveso per condurre le acque nel fossato della città. (vedi F.Poggi, Le fognature di Milano, Milano, Vallardi, 1911, p.185)

L'intervento determina due importanti operazioni: la deviazione del Seveso nel nuovo tratto del Naviglio, e la deviazione, lungo di esso, della strada per Monza che abbandona definitivamente il suo tracciato originario, legato ancora al cardo massimo della città romana (via Manzoni) (4) (fig.2).

Il punto di origine del nuovo rettilineo è situato alla Cassina dei Pomi (5), dove la strada di Monza incontrava la Martesana,

---

(4) Il tracciato di Via Manzoni, uno degli assi territoriali più antichi di Milano, diviene il cardo massimo dell'impianto urbano nel I secolo a.C., con l'intervento legato al foro. La strada per Monza lo proseguiva lungo l'attuale via Manin, affiancava poi il Sevesetto, attraversandolo al Ponte di Seveso, per giungere alla cascina dei Pomi.

(5) “Verso la seconda metà del XV secolo, epoca nella quale si ebbe la costruzione del Naviglio della Martesana, probabilmente esisteva una locanda o un primitiva osteria. [...] Una prima certezza dell'esistenza dell'Albergo come tale, l'abbiamo intorno al 1774. [...] Il nome dell'osteria o dell'albergo, è stato dato dal cascinale omonimo, ora scomparso, che esisteva di fronte, nel luogo dove oggi c'è la Chiesa di S. Maria Goretti e che apparteneva alla famiglia De' Pomi. [...] L'albergo faceva, oltre che da osteria, anche da 'stallazzo' per il cambio dei cavalli diretti a Monza. [...] L'osteria era prediletta dagli scrittori, dai pittori e dagli artisti dell'800.

e più precisamente nel luogo dove, nel 1530, Francesco II Sforza fa costruire una nuova conca (6) in sostituzione di quella precedente di Gorla (7) (figg.3-4-5).

Il punto di arrivo della strada in città è al ponte delle Gabelle (all'intersezione di via Melchiorre Gioia con via Monte Grappa), dove rimane ancora oggi, nonostante un progetto neoclassico avesse previsto di congiungerlo al corso di Porta Nuova, proseguito in rettilineo fino alla Martesana, come viene puntualmente registrato nella carta degli Astronomi del 1810 (8) (fig.6).

---

[...] Di sicuro sappiamo che [...] si fermarono Giacomo Casanova, che sostò parecchie volte, lo Stendhal durante il suo soggiorno a Milano, ed infine il maggior poeta milanese in vernacolo: Carlo Porta. Molti di questi artisti hanno immortalato, nelle loro opere, l'ambiente di questa osteria”. (S.Gorla, G.Bortolin, G.Banfi, Greco. Un borgo, un comune, un quartiere, Milano, 1970, pp.75-76)

(6) La conca aveva un salto di m 1,822 (G. Bruschetti, Storia dei progetti e delle opere per l'irrigazione del milanese, Lugano, 1834, p.441) e una lunghezza utile di bacino di m 33,00 (G.Codara, I Navigli di Milano, La famiglia Meneghina, Milano, 1927, p.115)

(7) Vedi nota 2

(8) Il corso di Porta Nuova non corrisponde all'ingresso in città di

Ancora a metà ottocento Giuseppe Elena lo rappresenta nel suo bellissimo “panorama di Milano” come un luogo monumentale dominato dalle acque (fig.7).

Il carattere di eterogeneità trova invece origine in due importanti progetti successivi che innescano nell’area un rapido processo di trasformazione:

- il primo riguarda la deviazione della strada di Monza, l’attuale viale Monza realizzato nel 1825 (9), che declassa il

---

un tracciato territoriale ma è semplicemente una strada privata aperta per collegare direttamente alla città il Convento di Sant’Angelo vecchio. (vedi : G.Cislaghi, L’anomalia di Porta Nuova, in “Architettura Civile”, Giornale della facoltà di architettura civile del Politecnico di Milano alla Bovisa, n.2 dicembre 2009)

(9) “Nel 1825, per far giungere degnamente a Milano la strada militare che da Colico, Lecco e Monza proseguiva la strada dello Spluga, si abbandonò a Sesto l’antico tracciato della postale per Monza che passando per Greco a la Cascina dei Pomi metteva capo a Porta Nuova e venne condotto da Sesto, sino a Loreto, un nuovo vialone di 24 m di larghezza, ornato da quattro filari di platani, uguale a quello aperto nel 1806 dal Vicerè Beauharnais, dal rondò del vialone d’onore della villa reale dei Monza (del Piermarini) sino a Sesto San Giovanni. Sesto divenne così il luogo d’incrocio di queste due strade che da Milano

tracciato cinquecentesco senza tuttavia impedire, qualche anno dopo (1840), alla prima strada ferrata dell’Alta Italia, la Milano-Monza (10), di affiancarlo nell’ultimo tratto e attestarsi con la stazione proprio nei pressi del ponte delle Gabelle (fig.8) ;

- il secondo progetto è relativo alla successiva formazione dello scalo ferroviario a cavallo della Martesana (11), che

---

andavano a Monza disegnando una X quasi simmetrica.” (G.Cislaghi, L’anomalia di Porta Nuova, in “Architettura Civile”, Giornale della facoltà di architettura civile del Politecnico di Milano alla Bovisa, n.2 dicembre 2009, p.6)

(10) Cfr: M.Grandi, A.Pracchi, Treni e stazioni a Milano negli anni dell’Unità, in M.Grandi (a cura di), Architettura a Milano negli anni dell’Unità, Libraccio Editore, 2012, p.55.

(11) Nella primavera dell’anno 1857, una commissione veniva chiamata a decidere in merito alla localizzazione più opportuna per l’impianto della Stazione Centrale di convergenza di tutte le linee mettono capo a Milano. Nel settembre di quell’anno si posava la prima pietra del grandioso edificio, il quale poi veniva aperto al pubblico servizio nell’aprile del 1864. “Sorge questo nella località nordico-orientale della zona suburbana a poca distanza dalle mura cittadine, sopra un esteso rilevato avente per asse il rettilineo ai cui estremi stanno i due bivii dell’Acquabella e del Cimitero. Il fabbricato per i passeggeri

taglia la testa al sistema, definendo un nuovo confine esterno alle mura. (fig.9)

Della prima stazione della linea Milano-Monza esiste ancora il fabbricato principale (fig.10), divenuto oggi un albergo a 5 stelle (fig.11) (12); così come, di fronte ad esso, sopravvive

---

trovasi ad equidistanza dai detti due bivii che pure possono ritenersi parte sostanziale di quel complesso a cui comunemente si dà il nome di stazione. [...] Il tratto tra il cimitero e il canale Martesana venne assegnato specialmente al servizio commerciale con la denominazione di scalo delle merci a piccola velocità o di Porta Garibaldi; quello fra la Martesana e il Lazzaretto col nome di Stazione Centrale, venne assegnato al servizio dei viaggiatori e delle merci a grande velocità: le due tratte comunicano attraverso il canale Martesana e stradali laterali mediante due massicci viadotti in muratura e granito, dei quali è obliquo quello alla derivazione del tronco monzese. [...] Il comparto di Porta Comasina, di poco sopraelevato sul piano circostante, rese necessaria una forte depressione delle carreggiate all'attraversamento della strada nuova comasina e dell'antica monzese che fiancheggia il canale Martesana, con evidenti svantaggi per la circolazione su quelle frequentatissime vie.”(Vedi : C.Osnago, Ferrovie e stazioni, in : AA.VV, Milano Tecnica. Dal 1859 al 1884, Ulrico Hoepli, Milano, 1885, p.488 e sgg)

(12) Hotel Maison Moschino.

ancora, spaesato e in attesa di una nuova destinazione, un frammento della grande corte dell'Osteria Isola Bella (figg. 12-13) adiacente al piccolo edificio della Gabella del Sale, più tardi sostituito dalla Mensa dell'Opera Pia Cucine Economiche (fig.14).

Quest'ultima, progettata da Luigi Broggi tra il 1882 e 1883, utilizzata oggi per servizi di quartiere, costituisce una delle più importanti opere milanesi di architettura del periodo postunitario (13) (fig.15).

Nel 1846-50, tra il ponte delle Gabelle e l'area dello scalo ferroviario che sarà di lì a poco costruito, viene eretta la nuova stazione della linea per Como, affacciata sul Naviglio

---

(13) L'edificio, che presenta fronti con mattoni a vista e decorazioni in terracotta, è generalmente apprezzato “anche dalla critica più recente divenendo uno dei punti di riferimento più convincenti dell'architettura neoromanica come espressione di innovazione e sperimentazione. Non è un caso del resto che anche la cultura figurativa di quegli anni l'abbia individuato come uno degli edifici più espressivi, emblematici e rappresentativi della nuova Milano dell'industrializzazione”. (P.Gallo, Luigi Broggi, Un protagonista dell'architettura eclettica a Milano, Franco Angeli, Milano, 1992, pp.101-110)

(14) (figg.16).

Durerà pochi anni : sarà trasformata in dogana già nel 1879 (15) (fig.17) ed esiste ancora oggi come caserma della Finanza (fig.19), affiancata dal complesso residenziale e commerciale progettato e costruito nell'immediato dopoguerra

---

(14) La stazione della ferrovia per Como venne progettata dall'ing. Jourdain e poi ripresa da Canzio Canzi e Achille Jodani nel 1847-1850. (F.Cassina, Le fabbriche più cospicue di Milano, fascicolo XVIII. P.II ed ultima, dispensa n.26, Milano, 1853)

(15) “Il ministro dei Lavori Pubblici delegava nell'anno 1879 l'Amministrazione delle strade ferrate dell'alta Italia alla compilazione di un definitivo progetto di dogana. Venne scelta parte dell'area occupata dell'antica stazione della linea per Camerlata come l'unica possibile, quantunque angusta, perché immediata allo scalo delle merci a piccola velocità, fuori della cinta daziaria e prossima al viale di circonvallazione. Il fabbricato fronteggiante verso la pubblica via (via Melchiorre Gioia) ha due accessi posti agli estremi della sua fronte; di questi, quello verso città è destinato alla uscita delle merci sdoganate, l'opposto, serve di ingresso ed è perciò immediato alla tettoia per la libera circolazione delle merci nazionali.” (Vedi : C.Osnago, Ferrovie e stazioni, in : AA.VV, Milano Tecnica. Dal 1859 al 1884, Ulrico Hoepli, Milano, 1885., pp.518-524)

dall'architetto razionalista Pietro Lingeri 16 (fig.18).

Attorno a questi edifici, a partire dalla seconda metà dell'Ottocento, si consolida un centro popolare, molto frequentato anche e soprattutto per la presenza delle acque della Martesana (fig.20). Un luogo che rimane a lungo fortemente caratterizzato dalla presenza del monumentale scaricatore del Redefossi 17, certamente uno dei più

---

(16) Il complesso per abitazioni, uffici e negozi costruito nel 1950-52 da Pietro Lingeri, all'inizio di via M. Gioia “ricapitola quasi idealmente sinteticamente il programma modernista per la città, il suo distinguere e adeguare dimensioni, funzioni, proporzioni in ragione degli affacci e della posizione. Nella prospettiva di studio questo edificio cerca di dare le regole della città futura lungo via Melchiorre Gioia. Volumi analoghi ripetuti ci dicono di come sarebbe potuta (si sarebbe dovuta) costruire questa parte di città. Il progetto nasce con un lato rivolto verso il Naviglio pensato a distanza e adatto alla grande dimensione e alla grande scala cui ambiva la città. Il corpo basso delle botteghe era un'ideale casa per artigiani, con le luci dei negozi sotto e le abitazioni sopra.” (F.Collotti) (vedi : C.Baglione, E. Susani, Pietro Lingeri, Electa, Milano, 2004)

(17) “Tra i più importanti manufatti esistenti sui corsi d'acqua, particolare interesse rivestono il nodo idraulico al Ponte delle Gabelle, detto anche Ponte del Gomito, e l'impianto di decantazione e sgrigliatura del Torrente Seveso.

---

Il primo, che risale al 1566, venne costruito per liberare la Fossa Interna dalle acque di piena del Torrente Seveso e del Naviglio della Martesana. Le acque di magra del Seveso e della Martesana, provenienti da via Melchiorre Gioia, giunte al Ponte delle Gabelle, proseguivano verso la Fossa Interna, mentre le piene venivano scaricate nel Cavo Redefossi attraverso uno sbarramento munito di luci regolate da paratoie e uno sfioratore laterale.

Dopo la soppressione interna, nel 1970 il manufatto venne completamente ristrutturato e coperto per motivi igienici. Esso è costituito da tre luci di 8 metri che alimentano il cavo Redefossi, mentre un canale a livello con Seveso e Martesana mantiene l'alimentazione della Roggia Vettabbia, alla quale ancora oggi viene assicurato un antico diritto d'acqua attraverso le canalizzazioni di via San Marco e del Piccolo e Grande Sevese, che percorrono tombinati il centro cittadino. Tutte le luci, compresa quella verso il canale di via San Marco, sono munite di paratoie elettromeccaniche che opportunamente manovrate, possono consentire la completa diversione delle acque nel Cavo Redefossi, oppure il convogliamento di parte di esse nella Roggia Vettabbia. L'impianto di decantazione e sgrigliatura del Torrente Seveso, costruito nel 1978 e il 1980, sorge al confine con il comune di Bresso, nella zona nord della città. Esso ha lo scopo di trattenere il materiale galleggiante e quello solido di fondo trasportati dalle piene del Torrente prima dell'ingresso delle acque del Seveso nella tombinatura cittadina." (A.Gentile, M.Brown,

importanti manufatti esistenti sui corsi d'acqua milanesi (fig.21), e di importanti complessi di bagni pubblici, dotati anche di imponenti vasche per il nuoto (18) (figg.22-23-24-

---

G.Spadoni, Viaggio nel sottosuolo di Milano tra acque e canali segreti, Milano, 1990, p.152)

(18) Nel 1863 viene bandito il concorso Vittadini avente come tema un "progetto di bagni pubblici con annessa scuola di ginnastica e scherma", vinto da Giulio Monguzzi, localizzato su aree di proprietà del comune di Milano in via Castelfidardo, una strada di lottizzazione aperta pochi anni prima dall'ingegner Giulio Sarti (1861), dove nel 1870 effettivamente vengono realizzati i primi bagni pubblici di Milano su progetto di L.Benussi e G.Lorini. Il complesso si articolava in tre grandi vasche : una, alimentata dalla roggia Balossa, misurava m. 80 x 35 ed era destinata alla "classe povera"; un'altra di m. 60 x 27, alimentata dalla Roggia di San Marco, era riservata alle "classi agiate"; la terza, di forma triangolare e di circa 250 mq di superficie, era prevista per le signore. (vedi : "L'Emporio Pittoresco Illustrazione universale", anno VI, 1869, n° 240 pp. 209-210, n° 246 pp. 305-306).

Intorno al 1882 del "grandioso stabilimento" rimaneva solamente una piccola vasca, tanto che, nel 1893, esso verrà sostituito dai Bagni Popolari in via San Marco, progettato da Giannino Ferrini dell'Ufficio Tecnico Comunale (Vedi : G. Ferrini, I nuovi Bagni Popolari a Milano, L'Edilizia moderna, II, 1893, pp. 74-76) .

25).

E' il piano del 1953, a decretare la cancellazione definitiva della Martesana, ripensando l'area dello scalo ferroviario come cuore del "centro direzionale" (19) (fig.26). Via

---

Nel 1907-10 i bagni di via S.Marco verranno a loro volta sostituiti dai bagni municipali al Ponte delle Gabelle realizzati lungo l'attuale Monte Grappa, all'esterno delle mura, dagli ingegneri G.Codara e P.Tettamanzi. ( vedi : "Il nuovo Bagno municipale al Ponte della Gabella dell'Ing. Giuseppe Codara, "Il Politecnico. Giornale dell'Ingegnere Architetto Civile ed Industriale", LIX, 1911, pp. 353-374

(19) "L'arretramento delle ferrovie varesine, che dopo lunghe trattative con la direzione generale delle ferrovie dello stato è stato deliberato dalla giunta municipale il 22 luglio 1955 ha reso possibile la stesura definitiva del Piano Particolareggiato del Centro Direzionale sulla base dei principi espressi dal PRG del 1953 che riconosce nel nuovo centro una delle realizzazioni fondamentali per lo sviluppo urbanistico di Milano nel prossimo cinquantennio. Un viale largo 60 metri si sviluppa per una lunghezza di 250 metri partendo dalla via Galilei. In corrispondenza della via Melchiorre Gioia sulla quale si apre la piazza principale del centro direzionale il viale si biforca verso la nuova stazione e verso l'asse attrezzato." (vedi : Milano. Il Piano Regolatore Generale, Urbanistica n.18-19, Edizioni di "Urbanistica", rivista dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, Torino, 1956)

Melchiorre Gioia viene integralmente ridefinita dilatandone la sezione attraverso un riallineamento del lato orientale che presuppone l'abbattimento delle Cucine economiche e della cascina Isolabella. Esse avrebbero dovuto lasciare il posto a un edificio in linea, alto circa 30 metri, disposto lungo il nuovo allineamento, oggi evidenziato dal Porta Nuova Residence, costruito nel 1973 su progetto dell'architetto Marco Zanuso (Fig. 27) .

Sull'asse di via Melchiorre Gioia il piano particolareggiato approvato nel 1956 fissa anche una nuova "porta": un edificio a ponte, parte di un complesso che sarà realizzato solo parzialmente, tra il 1955 e 1966, su progetto di V.Gandolfi, R.Bazzoni, L.Fratino, come sede degli uffici tecnici comunali (20) oggi ritenuti non più funzionali e messi in vendita (Fig. 28) (21).

Alla fine degli anni sessanta, la tombinatura della Martesana dalla Cassina de Pomm al Tombone di San Marco è

---

(20) Il "complesso per servizi tecnici del Comune di Milano" è stato realizzato tra il 1955 e il 1966 su progetto di V.Gandolfi, R.Bazzoni, L.Fratino. (vedi : L'Architettura cronache e storie, XIII, 1967-68, pp.356-369)

(21) vedi : [www.milanotoday.it](http://www.milanotoday.it) (ultimo accesso gennaio 2014)

completata, il manufatto idraulico dello scaricatore in Redefossi ricostruito e coperto.

Il disegno un po' naif di Guido Zamperoni (22) descrive efficacemente la situazione attuale evidenziando l'irruente presenza dell'acqua, prigioniera nel sottosuolo (fig.29).

Con la costruzione del nuovo canale interrato, il Naviglio originario non esiste più (fig.30).

Ed è evidentemente completamente dimenticato anche dal grande progetto "Porta Nuova" in corso di realizzazione che introduce nell'area una ulteriore notevolissimo salto di scala 23 (fig.31).

Già in questo primo tratto di via Melchiorre Gioia è dunque possibile riconoscere due parti diverse nettamente

---

(22) Il disegno è pubblicato in : A.Gentile, M.Brown, G.Spadoni, Viaggio nel sottosuolo di Milano tra acque e canali segreti, Milano,1990, p.159.

(23) Il planivolumetrico elaborato da Cesar Pelli per conto della società Hines, che nel 2003 ha unificato la proprietà dell'intera area di 340.000 metri quadrati, prevede oltre 20 edifici con altezze variabili tra i 10 e i 30 piani destinati a funzioni varie, prevalentemente terziario-commerciali (vedi <http://www.porta-nuova.com>)

contrastanti : una prima, corrispondente al tratto che si sviluppa dall'incrocio con via Monte Grappa al limite meridionale del nuovo intervento, ancora fortemente caratterizzata dalla presenza degli edifici storici, in parte ridestinati, in parte sottoutilizzati o ancora interamente disponibili, come la porzione sopravvissuta della Cascina Isolabella; e una seconda, dominata dai grattacieli e dal grande spazio aperto articolato su più livelli attraversato da viale Liberazione, ridefinito come asse viabilistico a scorrimento veloce.

All'esterno della "porta" costituita dal corpo basso degli uffici comunali è possibile riconoscere altre cinque differenti parti.

Tre sono scandite dalle anulari disegnate dai piani di espansione tardottocenteschi, via Galvani, viale Sondrio/Tonale, viale Lunigiana; una quarta, compresa grosso modo tra viale Lunigiana e via del Progresso/via Zuccoli, è caratterizzata dalla maglia degli isolati previsti dai piani del Novecento, e infine, un'ultima parte, dove via Melchiorre Gioia flette affiancandosi alla via Tirano, ancora caratterizzata alla presenza della Cascina dei Pomi (fig.32).

Nella parte compresa tra via Pirelli e via Galvani, tracciata nel 1876 dall'ing. Fasana (24), dopo l'annessione a Milano del Comune dei Corpi Santi (25) (fig.33), avevano già precedentemente trovato definizione alcuni stabilimenti industriali "a grande impianto": in riva sinistra, lungo l'alzaia, la manifattura costituitasi nel 1822 che nel 1886 diventerà il grande complesso della Breda e sarà smantellato

---

(24) Il piano generale dell'ing. Fasana, capo dell'ufficio tecnico del comune dei Corpi Santi, è presentato al Consiglio Comunale l'11 settembre 1876. La struttura fondamentale del piano è costituita da una 'via anulare', larga 'quindici [...] venti metri' che deve soddisfare la mancanza di comunicazioni trasversali di cui soffrono gli abitati sparsi nella fascia di territorio appartenuto ai Corpi Santi. "Analizzando puntualmente il percorso della via anulare proposta, si può scoprire che la strada non si pone come nuovo astratto limite per lo sviluppo edilizio, [...] ma essa viene tracciata congiungendo, punto per punto, luoghi notevoli per la dinamica locale del Circondario esterno." (I. Balestrieri, Milano 1876: esperimenti di piano regolatore, in QD, n.9, dicembre 1988, pp.68-76)

(25) Il decreto di aggregazione fu firmato da Vittorio Emanuele II l'8 giugno 1873. (Vedi : C. Ranzini, 1873: Milano si espande, Industrie Grafiche Stucchi, Milano, 1972, p.39)

definitivamente solo nel secondo dopoguerra (fig.34); sul lato opposto, in riva destra della Martesana, lo stabilimento della Grondona, prima industria milanese produttrice di vagoni e carrozze, insediatasi già nel 1845 (fig.35).

Nel 1939, sull'area della Grondona, all'epoca occupata da piccole attività industriali e artigianali, a seguito di un concorso bandito dall'impresa Lamaro, venne edificato su progetto dell'impresa stessa e di R. Ferrini, uno dei vincitori, il "Quartiere Modello" (26) ancora oggi esistente (figg.36-37), come anche è ancora esistente la casa di civile abitazione realizzata pochi anni prima, nel 1936, su progetto di M. Marelli e E. Saliva, all'angolo tra via Gioia e via Algarotti (27) (fig.38). Tra i due interventi, sorge oggi la nuova sede della Regione Lombardia che accoglie all'interno una grande piazza coperta di uso pubblico e ridefinisce le relazioni con i giardini di via Restelli. Il complesso, progettato da Pei Cobb Freed & Partners (con Caputo Partnership e Sistema Duemila), è

---

(26) M. Grandi, Tra centro terziario, residenza borghese e periferia produttrice, in : G. Fiorese (a cura di), MZ2, Comune di Milano, 1987, p. 146

(27) M. Boriani, C. Morandi, A. Rossari, Milano contemporanea. Itinerari di architettura e urbanistica, Designers Riuniti Editori, Torino, 1986, Itinerario n.5, p. 145

dominato da un grattacielo alto 160 metri (fig.39); insieme alla torre Galfa (28) per la quale è già previsto un intervento di recupero e riuso (29), e al grattacielo Pirelli (30), filologicamente restaurato dopo l'incidente del 2002, esso forma una nuova sequenza regolare di edifici alti lungo la via Galvani, che viene così riconfermata come linea confine del rinnovato "centro direzionale".

---

(28) La 'torre Galfa' è stata costruita nel 1956-59 su progetto dell'architetto Melchiorre Bega, in angolo fra le vie Galvani e Fara. "innalzandosi per 30 piani nella sua parte fuori terra ed in rapporto alle soluzioni adottate il grattacielo tutto vetrato contrappone una 'grande purezza formale' alla evidente sobrietà architettonica. [...]"

Il grande architetto Neutra rimase estasiato di fronte a tanta pulizia architettonica". (S.Zironi, Melchiorre Bega Architetto, Editoriale Domus, Garzanti Editore, Cernusco sul Naviglio, 1983 pp.87-90)

(29) "Milano, via al progetto per riqualificare la Torre Galfa", in La Repubblica 10 gennaio 2014

(30) Il notissimo grattacielo Pirelli, alto 127 metri, già sede della omonima società e dal 1987 sede della Regione Lombardia, è stato costruito tra il 1955 e il 1960 su progetto di G. Ponti, A. Fornaroli, A. Rosselli, G. Valtolina e E.dall'Orto, con la collaborazione di A. Danusso e P.L. Nervi., (vedi : P. Cevini, Grattacielo Pirelli, La Nuova Italia Scientifica, Roma, 1996)

Sul lato opposto di via Gioia, il muro della Breda, conservatosi lungo l'alzaia della Martesana fino agli anni '60 (fig.40), è stato sostituito da un fronte continuo dal quale si stacca il complesso dell'INPS realizzato nel 1967 e oggi dismesso (31), formato da un avancorpo di ingresso e da un corpo alto arretrato, affiancato da una vasta area libera di proprietà comunale, oggi utilizzata a parcheggio. Qui la riapertura della Martesana offre una straordinaria occasione di riqualificazione di uno spazio ancora indefinito, in un punto nodale del suo percorso anche per la presenza della stazione Gioia della linea 2 della Metropolitana (fig.41).

---

(31) "Il monumento di cemento e vetro alla pensione, in via Melchiorre Gioia, sarà riqualificato dalla proprietà e rimesso sul mercato. Il Fondo d'investimento Carlyle ha organizzato un concorso architettonico (dieci gli studi invitati) e scelto il progetto (presentato dal francese Jean Michel Wilmotte) che dovrà rinnovare anima e aspetto del palazzo. Il Comune ha ricevuto l'esito di gara e risposto con un dossier di osservazioni e richieste di chiarimenti. Nei prossimi mesi si conoscerà il destino del Grande Transatlantico di Gioia, il grattacielo (ormai ex) Inps. (A.Stella, L'Inps pensiona il grattacielo. Una storia lunga quarant'anni. In "Corriere della Sera" 16 novembre 2012; vedi anche : <http://urbanfilemilano.blogspot.it/2012/11/linps-trasloca.html> (ultimo accesso gennaio 2014)

Le due circonvallazioni alberate (viale Sondrio -Tonale e viale Lunigiana), tracciate dal piano del 1888-89 (32) delimitano due diverse parti (fig.42) .

Tra via Galvani e via Tonale, sul lato orientale di via Gioia, subito dopo l'approvazione del piano, inizia la costruzione della "cittadella" dei Salesiani di S.Ambrogio, progettata da Cecilio Arpesani, con la grande chiesa di S.Agostino racchiusa da due vaste corti (33) (fig. 43) affacciata sulla parallela via Copernico, che voltano dunque le spalle al Naviglio (fig.44), per poi cercare faticosamente di riconquistare, dopo la sua tombinatura, un affaccio su via Melchiorre Gioia, con l'elegante corpo di fabbrica del Centro giovanile e auditorium Don Bosco, progettato dagli architetti Soncini nel 1963 (34)

---

(32) Comune di Milano "Piano regolatore edilizio e di ampliamento della città di Milano" soluzione definitiva per il circondario esterno, 20 giugno 1888. (M. Boriani, A. Rossari, La Milano del Piano Beruto (Volume II), Guerini Associati, 1992)

(33) B.Curtoni, G.Tagliabue, Salesiani a Milano, Relazione per il corso di Storia dell'Architettura II, prof. M.A. Crippa, dott. G. Massone, Facoltà di Ingegneria Edile, Politecnico di Milano, a.a. 1999/2000

(34) "Per la realizzazione è stato necessario abbattere la storica "Palazzina", primo ricovero per i salesiani che giunsero presso il nascente

(fig.45).

Il complesso dei Salesiani sarà presto affiancato dall'Istituto S. Vincenzo (1900) di Alfredo Campanini (35), rimasto incompiuto nel risvolto su via Galvani dove avrebbe dovuto essere realizzato l'ingresso monumentale, e su via Melchiorre Gioia, dove lascia ancora oggi una evidente smagliatura (fig.46).

Sul lato occidentale di questo tratto si viene così a costituire un fronte discontinuo, dove si alternano pieni e vuoti, con al centro la grande abside della chiesa.

Sul lato opposto un fronte compatto di edifici a cortina con basamento commerciale è interrotto solo dal piccolo

---

centro di via Copernico, ed il capannone lungo il naviglio, utilizzato come laboratorio. L'imponenza dell'opera rendeva necessaria un'attenta valutazione d'impatto ambientale, per garantire uniformità sia con la parte costruita, sia con gli altri edifici lungo via Gioia. [...] sono stati necessari ben otto progetti differenti richiesti dal comune di Milano al fine di voler dare una certa continuità con la parte absidale della chiesa". (B.Curtoni, G.Tagliabue, Salesiani a Milano, Relazione per il corso di Storia dell'Architettura II, prof. M. A. Crippa, dott. G. Massone, Facoltà di Ingegneria Edile, Politecnico di Milano, a.a. 1999/2000 pp.51 e 75)

(35) Cfr. M.Portanova, Un dono per Milano:la rinascita dell'Istituto San Vincenzo di via Copernico, Milano, 1999

corpo di ingresso dell'istituto Maria Consolatrice (1895) che si sviluppa tutto all'interno del grande isolato (fig.47). Su questo lato, in corrispondenza dell'incrocio di viale Sondrio/via Tonale è da segnalare anche la presenza della fermata Sondrio della linea 3 della Metropolitana con le scale e il relativo mezzanino.

Nel tratto successivo, tra viale Sondrio/via Tonale e viale Lunigiana, i due fronti di Melchiorre Goia si scambiano le parti.

Sul lato nord-ovest della strada un frammento di villaggio giardino introduce una nuova figura nel paesaggio urbano (fig.49). Si tratta del Quartiere giardino della Maggiolina (36) che espande la lottizzazione prevista dal piano Pavia Masera

---

(36) Il villaggio dei ferrovieri e postelegrafonici denominato Quartiere Maggiolina deriva il proprio nome dalla Cascina Maggiolina, un'antica cascina che sorgeva lungo il Seveso, all'altezza dell'attuale via della Maggiolina. Si tratta di estensione con soluzioni più dimesse dell'adiacente Villaggio dei giornalisti iniziato nel 1911, "caratterizzato dalla presenza di una tipologia, il villino isolato, per la prima volta a Milano, offerta alla media borghesia" (Cfr :M.Grandi, Tra centro terziario, residenza borghese e periferia produttrice, in : G.Fiorese ( a cura di), MZ2, Comune di Milano, 1987, p. 131 e p. 146

del 1910-11 (fig.48) al posto dei giardini lineari disegnati dal Beruto lungo l'asse di viale Lunigiana, e interrompe con una sequenza di palazzine basse la cortina edilizia in formazione. Sul lato opposto questa viene invece rafforzata con edifici alti, realizzati negli anni sessanta, di scarsa qualità architettonica ma morfologicamente omogenei, determinando, anche in questo caso, un forte contrasto tra i due fronti urbani (fig. 50).

In questo tratto si registra la quasi totale assenza di attività direttamente affacciate sulla strada.

Una quarta parte si sviluppa tra viale Lunigiana e via del Progresso/via Zuccoli.

Il lato orientale del tracciato è ancora oggi prevalentemente definito dal fronte degli isolati realizzati tra via Melchiorre Gioia e la ferrovia, nel periodo tra le due guerre, previsti dal piano del 1933-34 (fig. 51).

Lungo il lato occidentale, proprio di fronte a ciò che resta dell'edificio del mulino situato di fronte alla conca storica, si affaccia il quartiere residenziale ad alta densità (6,5 mc/mq), la massima consentita previsto dal piano del 1953, (figg.53-54-55).

Nell'ultima parte, la cascina dei Pomi presidia ancora la modesta centralità di quartiere (fig.56) prevista dal piano del '53, con la chiesa di Santa Maria Moretti (fig.57), realizzata tra il 1962-64, dall'architetto Mario Tedeschi, il sagrato e la piccola piazza adiacente, rafforzata sul lato opposto dal "Parco Cassina de' Pomm" (37), unico spazio verde dell'area molto densamente urbanizzata, realizzato nel 2002 nell'area dismessa della fabbrica di candele Bonomi, ricordata dal muro lungo l'alzaia (fig. 58) e dalla stretta passerella in ferro (38) che collegava la fabbrica alla cascina (fig. 59) passando sulla Martesana che arriva a cielo aperto e scompare nel sottosuolo.

Qui inizia la pista ciclabile che la costeggia per circa 35 km fino a Trezzo d'Adda.

La proposta progettuale

Riportare alla luce il Naviglio della Martesana in Melchiorre Gioia significa quindi innanzitutto ridare senso all'unità del

---

(37) Cfr: A.Castellano, G. Crespi, L.Toeschi, Il verde a Milano, Abitare Segesta, Milano, 2007, p.188

(38) Larghezza 1,57; altezza rispetto al fondo 4,40 m. Cfr: AA.VV., I ponti di Milano, Ugo Mursia Editore, Milano, p.192

suo tracciato tenendo conto della sua complessa eterogeneità.

Significa, in un certo senso, dare nuova vita al progetto rinascimentale.

Della necessaria separazione delle acque del Seveso da quelle della Martesana si tratta in altra parte del presente rapporto. Tenuto conto di questo e delle quote stradali attuali, la sezione storica del naviglio come era stata ridefinita prima della sua tombinatura, può ancora rispondere agli obiettivi che ci siamo posti (Figg.60-61).

Per quanto riguarda il traffico, sulla base degli studi disponibili, è possibile prevedere quattro corsie, due per senso di marcia, al posto delle sei attuali.

Per i parcheggi, accuratamente rilevati nella attuale consistenza, è stata effettuata una prima verifica per una loro adeguata redistribuzione nelle vie laterali, prevedendo comunque due file di posti auto (una per senso di marcia), affiancate ai rispettivi marciapiedi.

Così il nuovo tratto del Naviglio della Martesana (fig.62) può rinascere al centro della via, come un sistema composto dal

canale vero e proprio, largo 7 metri, in coerenza con la nuova misura del Naviglio interno, affiancato da una larga banchina, lungo la quale si sviluppa una passeggiata alberata continua, collocata ad una quota tale da consentire di passare sotto gli attraversamenti viabilistici mantenuti a raso.

La banchina è collocata sulla sponda sinistra per dare continuità ai tratti di piste ciclabili esistenti e potersi raccordare direttamente tramite sottopassi con i marciapiedi nelle intersezioni, possibili solo lungo questo lato per la presenza del nuovo canale del Seveso e dei mezzanini della fermata della metropolitana.

La dimensione della banchina consente di prevedere una fascia attrezzata di due metri e mezzo, destinata ai collegamenti con la quota stradale, a zone di sosta, alle alberature, e una fascia di quattro metri continua, che accoglie un altro filare di alberature, lasciando spazio sufficiente per la parte ciclabile vera e propria, di due metri e mezzo, e una parte parte pedonale.

Nel dislivello tra la passeggiata e la quota stradale, oltre ai sottopassi di collegamento ai marciapiedi laterali, è possibile prevedere spazi coperti e chiusi per esercizi pubblici e attività commerciali.

Il progetto prevede quindi di realizzare una vera e propria “strada nella strada”, protetta dal traffico, larga complessivamente 13 metri e mezzo e lunga circa 2,5 chilometri, che, mantenendo la stessa quota e senza alcuna interruzione, si sviluppa da via Pirelli a Cassina dei Pomi, collegandosi direttamente al tratto già esistente lungo la Martesana, e dunque alla “Greenway Adda Ticino”, e costituendo anche una dorsale fondamentale per la riorganizzazione della mobilità dolce del quartiere.

La sezione tipo si articola in relazione alle specifiche caratteristiche delle differenti parti : elemento di unità, rispettoso delle molteplicità.

Le tre conche necessarie per mantenere le condizioni idrauliche sono collocate in modo strategico : la prima sul luogo di quella storica, di fronte all’edificio che ancora testimonia la presenza del mulino; la seconda in corrispondenza dell’immissione del Seveso; la terza di fronte al complesso della Regione Lombardia.

Lungo il suo tracciato sono stati individuati i punti significativi su cui sviluppare ulteriori approfondimenti.

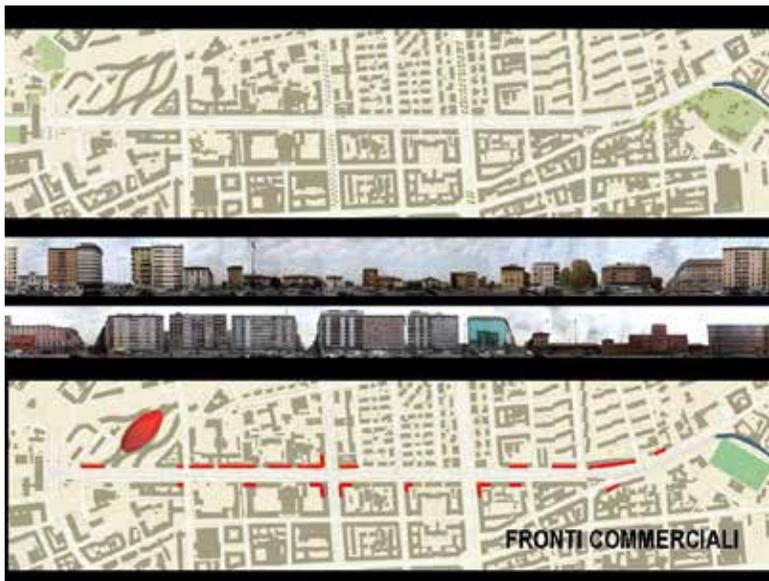


Fig.1 Il tratto di via M.Gioia da via Pirelli a Cassina de Pomm



Fig.3 1875 Mappa catastale



Fig.4 La Cascina dei Pomi in una veduta del 1808



Fig.2 1619, Disegno del Naviglio di Martesana, Ing. G.P.Bisnati



Fig.5 La conca di Cassina dei Pomi

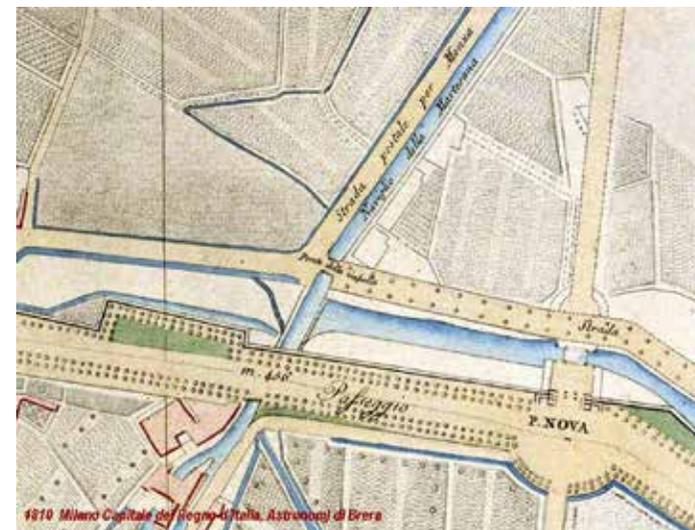


Fig.6 1810, Milano Capitale del Regno di Italia (particolare)

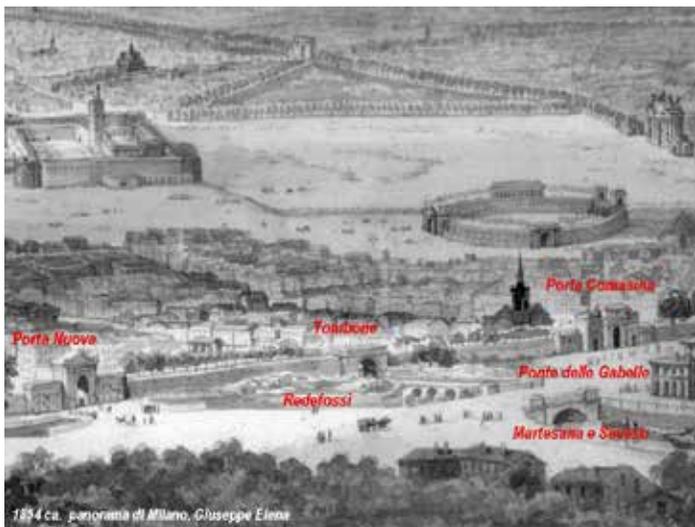


Fig. 7 1854, *Panorama di Milano*, Giuseppe Elena

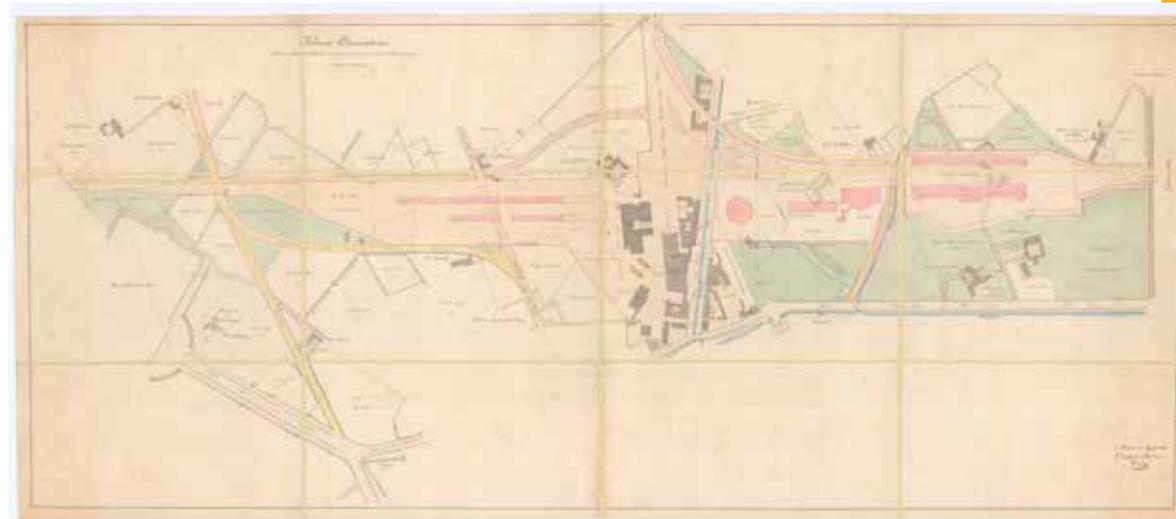


Fig. 9 1862 *Staco Ferroviario e naviglio della Martesana*

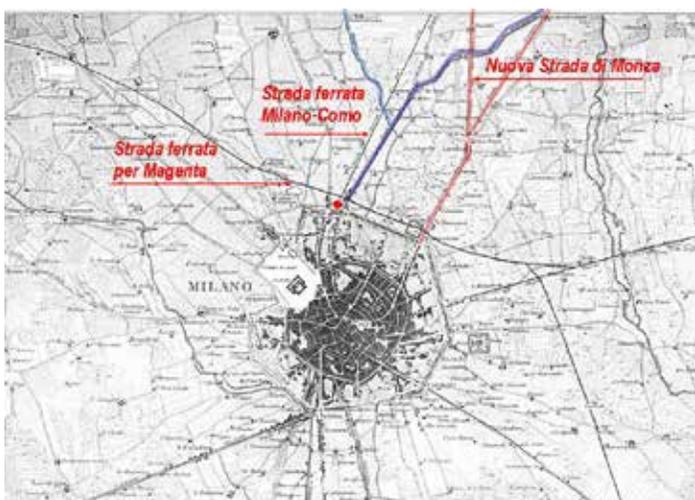


Fig. 8 1865 ca *Pianta della città di Milano e i suoi contorni*



Fig. 10 1839-40 *Stazione di Milano della strada ferrata Milano-Monza*



*Fig. 11 L'edificio della stazione trasformato nell'hotel Maison Moschino*



*Fig. 12 1880 ca L'Osteria Isola Bella*



*Fig. 13 L'edificio dell'Osteria nella situazione attuale*



*Fig. 14 1890 Le Cucine Economiche nel quadro di G.Barbaglia)*



Fig. 15 *Le cucine economiche nella situazione attuale*



Fig. 17 *1879 La stazione trasformata in Dogana*



Fig. 16 *1847-50 La stazione della strada Ferrata Milano-Como*



Fig. 18 *1955 ca La dogana e l'edificio residenziale di P.Lingeri*



Fig. 19 La dogana oggi trasformata in caserma della Guardia di Finanza



Fig. 20 1887 I bagni provvisori al Ponte delle Gabelle

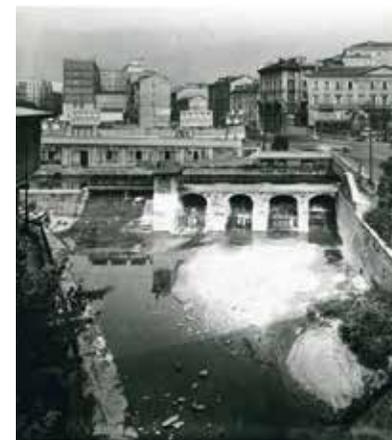


Fig. 21 Lo scaricatore del Redefossi

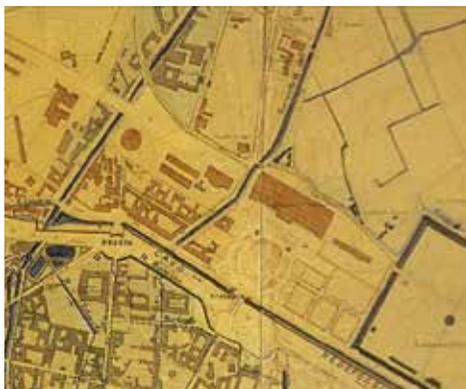


Fig. 22 1870 I Bagni Castelfidardo

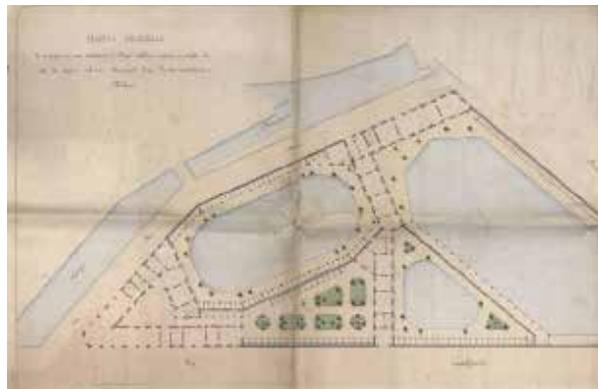


Fig. 23 1870 I Bagni Castelfidardo

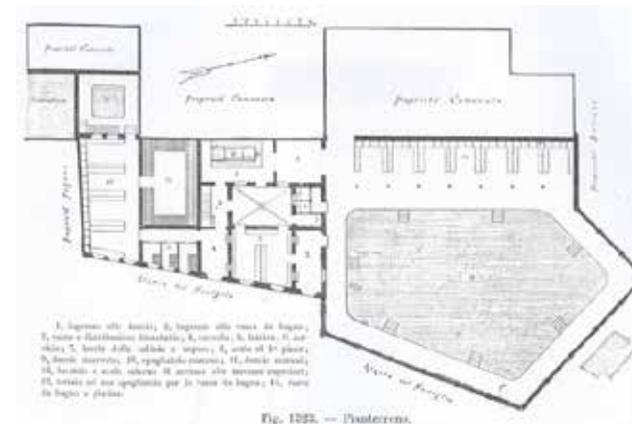


Fig. 24 1894 I Bagni San Marco



Fig. 25 1910 I Bagni al Ponte delle Gabelle

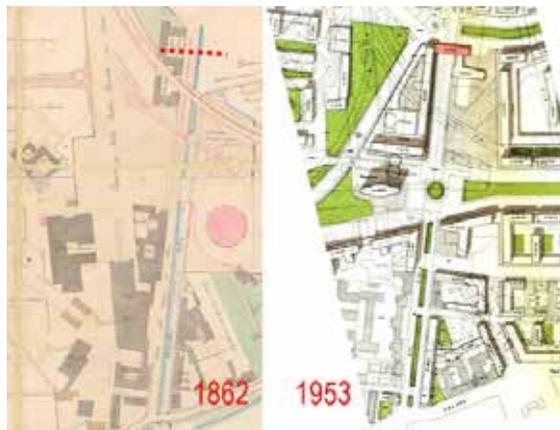


Fig. 26 Scalo ferroviario (1862) e Centro Direzionale (1953-56)



Fig. 27 1973 il Porta Nuova Residence di M. Zanuso



Fig. 28 1955-65 la nuova "porta" di V.Gandolfi, R.Bazzoni, L.Fratino

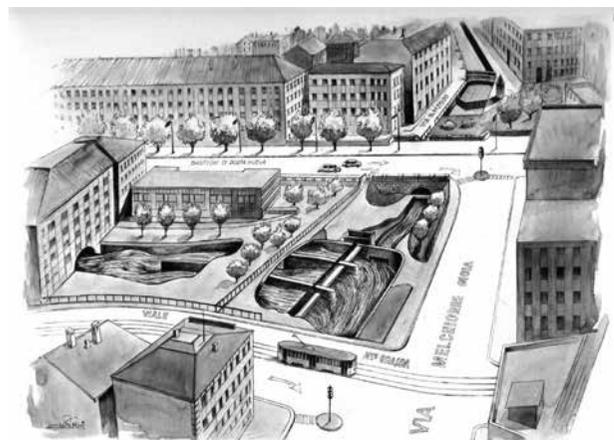


Fig. 29 1970 lo scaricatore interrato del Redefossi



Fig. 30 il canale interrato della Martesana

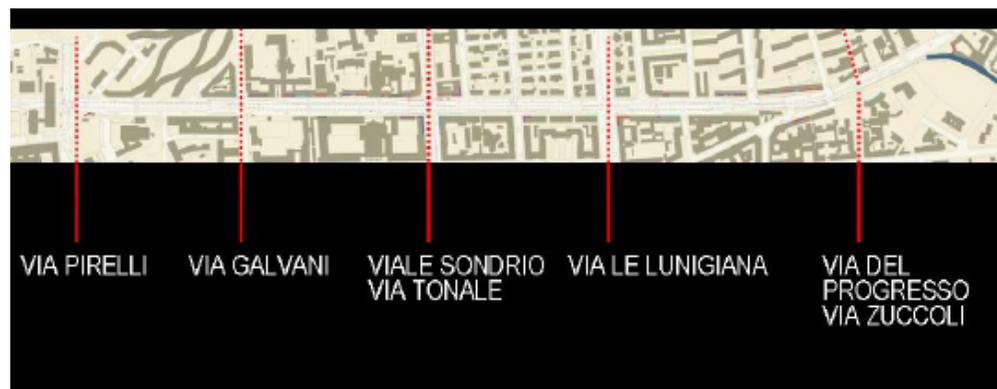


Fig. 32 Le cinque parti del tracciato di via Melchiorre Gioia esterne alla “porta” del Centro direzionale

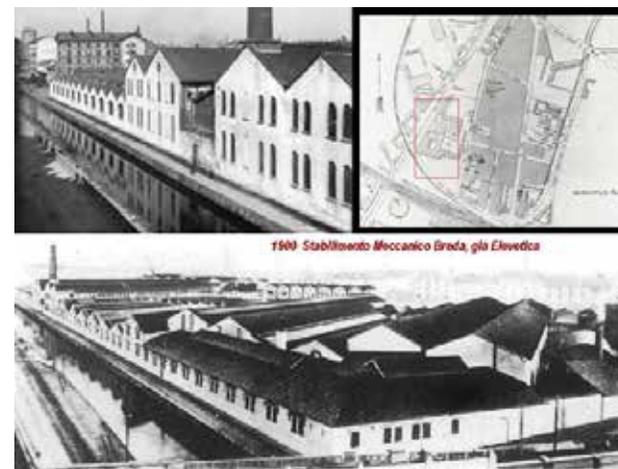


Fig. 34 1900 ca. Lo stabilimento meccanico Breda



Fig. 33 1876 Via Galvani nel piano dell'ing. Fasana



Fig. 36 1939 – Il quartiere modello di Lamoro e Ferrini e il muro della Breda



Fig. 35 fine '800 Lo stabilimento Grondona



Anni '30-40, 2 Naviglio in via Melchiorre Gioia. Le case sulla sinistra formavano il Quartiere "modello" costruito nel 1939. Sulla destra si vede il muro dei vecchi depositi della Breda che aveva l'ingresso in via Antonio Bonomi.

Fig. 36 1939 – Il quartiere modello di Lamaro e Ferrini e il muro della Breda



Fig. 37 1939 Il Quartiere Modello



Fig. 38 1936 casa di E. Marelli, E. Saliva



Fig. 39 2010 la sede della regione Lombardia di Pei Cobb Freed (e altri)

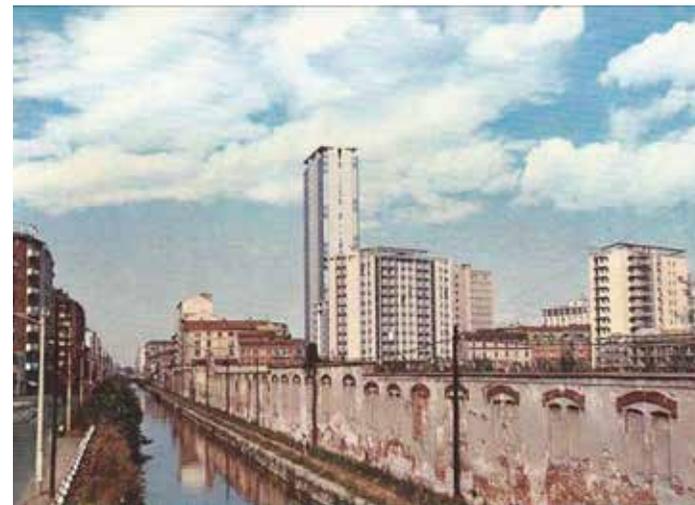


Fig. 40 1960 il muro della Breda e sullo sfondo la torre Galfa



Fig. 41 1990 la sede dell'INPS e l'area a parcheggio adiacente



Fig. 42 1888-89 Piano regolatore, ing. C. Beruto

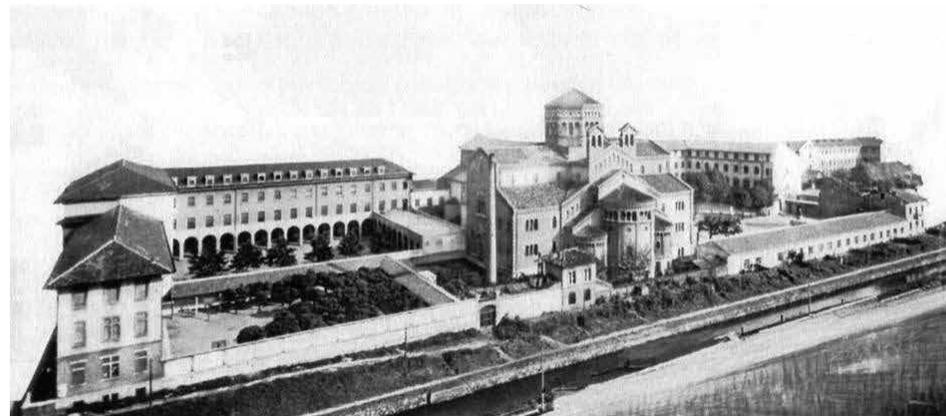


Fig. 43 1900 ca la cittadella dei Salesiani con la chiesa di S. Agostino di C. Arpesani



Fig. 44 1960 la cittadella dei Salesiani volta ancora le spalle al naviglio



Fig. 45 il nuovo affaccio della cittadella su via Melchiorre Gioia

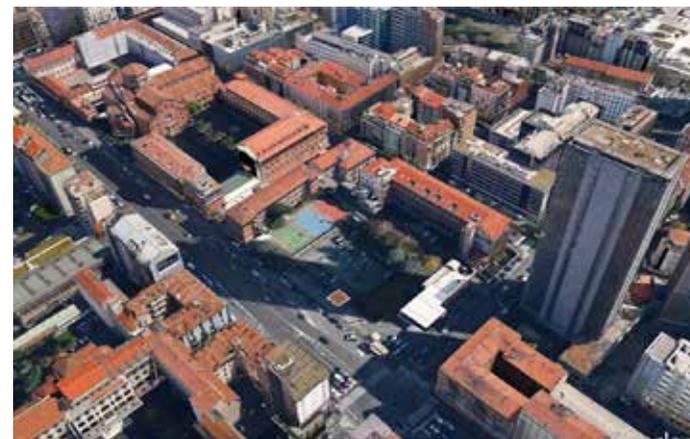
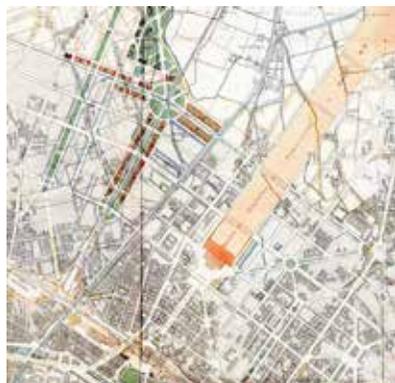


Fig. 46 il grande vuoto tra via Gioia e via Galvani



*Fig.47 la parte tra via Galvani e viale Sondrio/via Tonale*



*Fig. 48 1910-11 Piano regolatore  
ingg.Pavia e Masera*



*Fig 49 1920 ca il quartiere Maggiolina  
ingg.Pavia e Masera*



*Fig. 50 I fronti nel tratto di via M. Gioia tra viale Sondrio/via Tonale e viale Lunigiana*



*Fig. 51 1933-34 Piano regolatore ing. Albertini*



*Fig. 52 1953 Piano regolatore 1953*



*Fig. 53 i fronti del quartiere ad alta densità*



*Fig. 54 fine anni 50 - il ponte sulla Martesana di via Cagliari*



*Fig. 55 veduta aerea del tratto di via M. Gioia tra viale Lunigiana e la Cascina dei Pomm*



*Fig. 56 La Cassina de Pomm, la chiesa di S. Maria G e il parco*

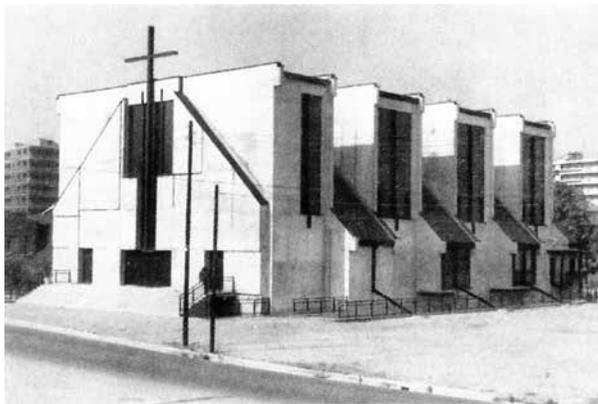


Fig.57 1964 La chiesa di Santa Maria Goretti di Mario Tedeschi



Fig.58 Il muro della fabbrica di candele Bonomi e la Martesana che scompare



Fig.59 la passerella in ferro

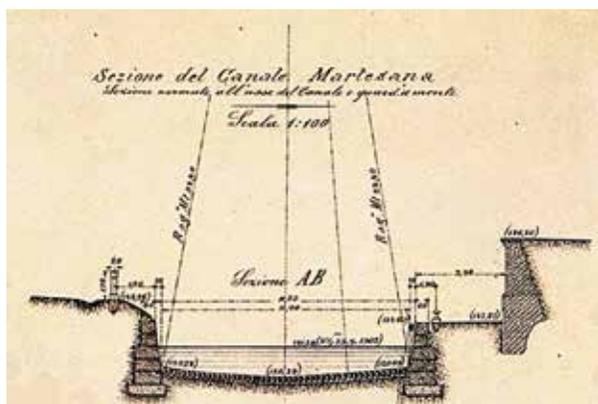


Fig. 60 la sezione della Martesana agli inizi del novecento



Fig. 61 schema progettuale della nuova sezione confrontata con la precedente

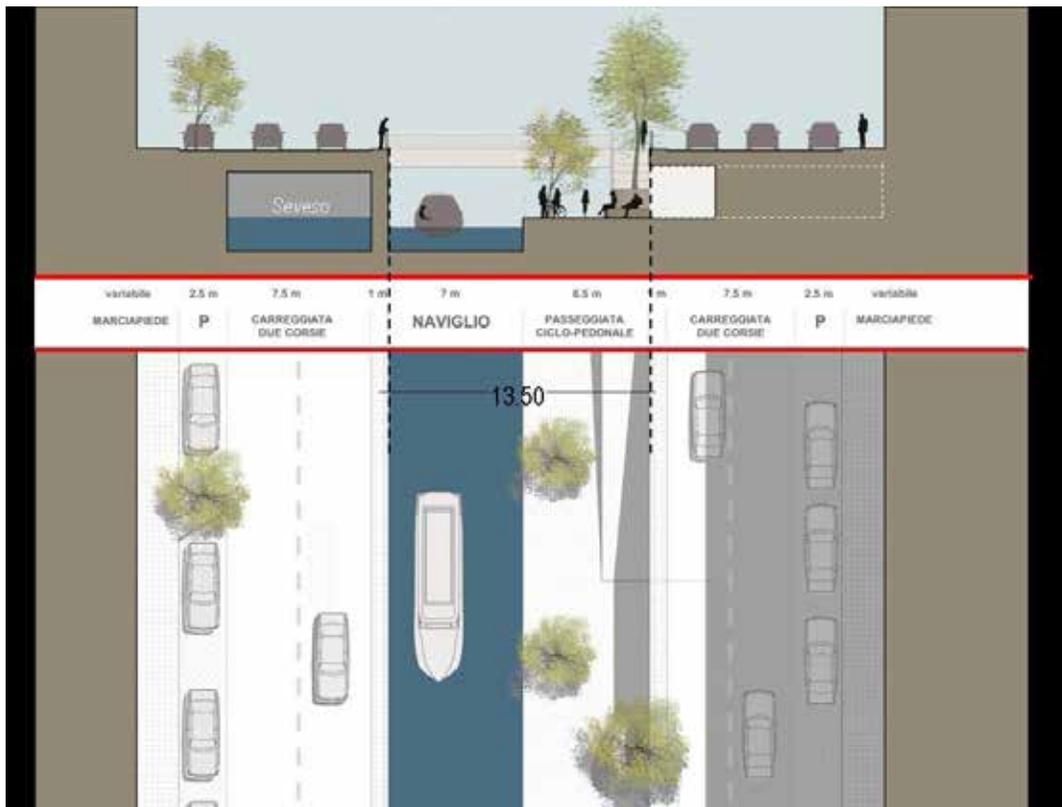


Fig. 62 la proposta progettuale - sezione e pianta tipo



Fig. 63 la proposta progettuale – planimetria generale del tratto Cassina dei Pomm – via Pirelli