

Tuttavia esistono segni evidenti di sovrapposizioni strutturali, individuati dall'analisi, secondo tempo storico e orientamenti funzionali deformabili nello spazio.

Primo, è omomorfo al gruppo 2x6, dunque sovrapponibile in senso univoco, un gruppo fattoriale che si riduce a una sola linea. Essa unisce i sottogruppi 2x3, ognuno rappresentato contratto in un punto, per deformazione estrema della rete [fig. 66]. Ebbene, dopo l'ultima guerra viene introdotta una linea di servizio filoviario (1952) sull'asse cardanico Strada Nuova, che interseca al centro la linea del tram preesistente sull'asse decumanico (dal 1891 a cavalli, dal 1913 elettrico), poi convertita a bus (1954). In seguito, altre linee bus tendono ad inviluppare la corona cittadina.

Secondo, dagli anni '50, con gli incrementi di funzioni e mobilità riprende la deformazione locale dei percorsi veicolari, quale alternativa ai tradizionali campi di raccordo dei mercati e dei servizi. Incrementi non contemporanei, prima sugli assi di unione, poi nelle direzioni via XX Settembre-Cittadella e Sacchi-Porta Cairoli, e in specie tra le zone Botta e Ghislieri, prefigurano organizzazioni di sottogruppi più ampi [fig. 67].

In ultima analisi, il modello a 4 cerchi di De Canistris esprime la dinamica evolutiva nello spazio e nel tempo, unitamente all'omomorfismo della organizzazione strutturale urbana. Le rigide simmetrie globali del modello si trovano in realtà trasformate in flessibili simmetrie locali, specialmente nel territorio pericittadino¹.

¹ Ora è possibile spingere l'indagine nello spazio pericittadino e anche nel tempo attuale.

Nella corona circostante al nucleo dei Corpi Santi, sull'orbita tangente al cerchio 3*, dall'inizio del declino industriale (anni '60) e specialmente dall'inizio della successiva forte ripresa delle attività di servizio e terziarie mercantili (anni '70), si osservano episodi extragricoli di trasformazione territoriale in divenire, che potrebbero rappresentare una reinterpretazione moderna della antica struttura pericittadina prefigurata da Opicino.

Di questa si coglie la configurazione orbitale e di gruppo. E' individuabile a nord un sottogruppo fra Campagne e Parco, unito a un sottogruppo sud. In particolare rispetto all'asse, dotato di ponte, fra il polo Mirabello e il polo Travacò Siccomario, c'erano in passato: a ovest il traghetto (salto) di S. Sofia nel tratto interpolare Tre Ponti-Sabbione; a est, la Strada degli Ontani nel tratto interpolare Fossarmato-Scarpone e poi lo scalo traghetto del Belvedere per la Costa Caroliana e il Siccomario.

Da quando sono scomparsi i traghetti, le unioni laterali sono rimaste interrotte. Inoltre i poli sorgente, che presentano caratteristiche orientazioni "mediane" verso le risorse, come del resto i cantoni diffusori locali, in passato erano legati da relazioni trasversali rispetto ai nodi locali, che sono orientati verso il mercato. Adesso queste relazioni sembrerebbero poter riprendere in modi coerenti. Infatti, dopo la tangenziale Est anni '60, nei primi anni '90 è stata introdotta una nuova tangenziale Ovest, che si attesta al nodo di Madonna e connette il Rottone, le Case Nuove, il Cravino, Campeggi; vi è il progetto della tangenziale Nord da Campeggi alla Vigentina; sembra profilarsi in prospettiva un tracciato Sud-Est dal Gravellone alla Vernavola.

La modalità topologica con cui questi tracciati tangenziali si inseriscono nel modello De Canistris è prefigurabile in forma di nuova orbita pericittadina. Essa fa riferimento al cerchio 2*, limite del nucleo dei Corpi Santi, e rappresenta la fase intermedia [E^{2*}] nella transizione, ora in corso, dallo stato identità iniziale dei servizi fuori mura a uno stato caratterizzato da nuovi servizi in luoghi aperti. Difatti, nella corona dei Corpi Santi, dove storicamente si trovano le risorse ambientali e paesaggistiche pericittadine, si profilano i nuovi poli sorgente grandi servizi, potenzialmente compatibili: come il polo scientifico nella Campagna Soprana e il polo verde della Vernavola di Mirabello nel Parco Visconteo.

[fig. 67] Tendenze di assetto locale della mobilità principale e mediana cittadina 1950 - 1970





[fig. 68 a] PRG Morandotti 1933
La rete stradale esterna 1cm=1600 metri

Nel 1933 sono in costruzione il ponte e il viale Libertà (dell'Impero), che completano la tangenziale ovest al Centro Storico dal Gravellone a Campeggi, operazione allora di grande respiro. Eppure il nuovo progetto di PRG comprende una rete cinematica basata sulla proiezione dello stesso schema ancor più verso ovest, che si riferisce all'intero ambito comunale e oltre. Un'ampia strada da Madonna al Cassinino (linea retta grossa), parallela a quella in costruzione, rappresenta una avveniristica tangenziale al nucleo dei Corpi Santi in crescita. Il nucleo è configurato da una grande orbita stradale pericittadina (linea con punti). In particolare, un arco orbitale si stacca dal tracciato tangenziale a nord del ponte di S. Lanfranco e si incurva verso Campeggi, proprio come si farà nel 1992. Da qui prosegue oltre il Naviglio con percorso più basso della tangenziale Nord oggi in progetto. Nella zona Sud-Est, un arco orbitale procede dal Gravellone al Ticino alla Vernavola con ponte al Confluente, come si prospetta ancora oggi.

[fig. 68 b] Stato esistente e progetti anni '90
Tracciati tangenziali 1cm=550 metri

Si configura un nuovo inviluppo tangenziale a partire dal nodo terminale di Madonna. Rispetto al modello globale, a linee rigide, gli archi delle tangenziali Ovest al Centro Storico (1936) e al nucleo dei CCSS (1992) si deformano, senza però uscire dalle celle locali. Fra Campeggi, Gravellone e Case Nuove prende forma il sottogruppo Ovest della attuale fase intermedia di transizione [gruppo e2*], che somiglia a quello del nucleo cittadino.

7 Simmetrie locali della dinamica pericittadina anni '70 - '90

7.1 Superstrade tangenziali di transizione della città industriale

a Gli odierni tracciati tangenziali pavesi sono spesso occasionali, tratti separati nel tempo e nello spazio, in cui sembrano mancare relazioni coerenti tra sorgenti delle risorse e crescite di luoghi funzionali urbani. Tuttavia, in una prospettiva riferita ai precedenti storici e alle particolarità morfologiche del sito, rivelano tendenze a una simmetria locale, definita appunto invarianza a trasformazioni diacroniche e anisotrope.

