

PERIODICO D'INFORMAZIONE, INTRATTENIMENTO, CULTURA.
NUMERO 36 - ANNO XV - DICEMBRE 2020

il DONATORE

di sangue



POSTE ITALIANE S.P.A. - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - D.L. 353/2003 (CONV. IN L. 27/02/2004 N.46) ART. 1, COMMA 2 E 3 LOMMI

DO.S.CA. ASSOCIAZIONE DONATORI SANGUE OSPEDALE SAN CARLO BORROMEO MILANO



MILANO CITTÀ D'ACQUA



**Silvano
Brugnerotto**

Silvano Brugnerotto è docente di Disegno e Storia dell'Arte presso il Liceo Scientifico dell'Istituto Bachelet di Abbiategrasso (MI). Ha pubblicato il libro "Scritti sparsi, 10 piccoli saggi sull'arte, la filosofia e la scienza (Egida editore, 1995) e numerosi articoli sui temi dell'arte, della letteratura e delle nuove tecnologie. Pittore e illustratore, ha tenuto mostre di livello nazionale e internazionale in Italia e all'estero.



Naviglio grande, all'altezza di San Cristoforo.



Ultimo tratto del Laghetto di San Marco nel 1927.

Parigi, Londra, Vienna, Lisbona, Varsavia, Amsterdam, Roma.. città europee che hanno come caratteristica peculiare quella di essere attraversate da un grande fiume che ne ha plasmato la storia e l'iconografia. Milano è priva di un fiume paragonabile alla Senna, al Tamigi, al Danubio, al Tago, alla Vistola, all'Amstel o al Tevere. In compenso, il suo territorio è attraversato da corsi d'acqua minori in gran quantità, tanto da offrirgli la definizione di "città d'acqua".

I fiumi che attraversano Milano sono il Lambro, l'Olona, e il Seveso, mentre quelli che ne lambiscono i confini ad est e ad ovest sono l'Adda e il Ticino. Canali minori ma navigabili, infine, formano il sistema dei Navigli, che si snoda come una rete al centro della città e che trova il suo perno nella Cerchia dei Navigli. Passeggiando per le strade del capoluogo lombardo all'ombra dei suoi palazzi di vetro e dei suoi grattacieli ipertecnologici è difficile immaginare che, almeno **fino alla prima metà del**

secolo scorso, Milano appariva come una sorta di "seconda Venezia, per la presenza delle molte vie d'acqua che ne modellavano l'aspetto. Tanto che, secondo alcuni storici, il nome dell'antica città romana Mediolanum non deriverebbe dal termine composto "in mezzo alla pianura" o "in mezzo alle terre", ma da "in mezzo alle acque". Certo è che la rete d'acqua che attraversa il territorio milanese ha da sempre avuto un'importanza fondamentale per i suoi abitanti, che in

CULTURA



Transito di un barcone in via Senato. (Civico Archivio Fotografico, Milano)

parte ne hanno sfruttato l'andamento naturale e in parte ne hanno modificato i corsi, adattandoli alle proprie necessità.

Gli antichi romani furono i primi a modificare il percorso di un fiume, quello del Seveso. Il corso originale di questo fiume lambiva appena la città di Mediolanum, ad est. I romani, esperti ingegneri, lo curvarono fino a formare un anello attorno alla città, che divenne il fossato difensivo delle mura. Inoltre, con la costruzione di un acquedotto, si servirono delle acque del Seveso per alimentare gli edifici pubblici e le abitazioni private. I romani realizzarono anche un porto fluviale sfruttando un bacino che il fiume Seveso formava nella zona dell'odierna via Larga: collegando il bacino al fiume Lambro e successivamente al Po, essi si assicuravano un sbocco al mare. Per gli stessi motivi di difesa della città e di approvvigionamento idrico, i romani deviarono il corso del fiume Olona, facendolo procedere fino all'attuale piazza Vetra.

Alla caduta dell'Impero romano d'Occidente seguì un lungo periodo di incuria e abbandono di tutte le antiche strutture, a cominciare dalla fitta rete delle strade che univa il centro dell'Impero alle periferie. L'assenza di manutenzione si rifletté anche sul sistema dei canali milanesi, che

dei suoi alleati, i milanesi costruirono alte mura di legno attorno alla città, scavandovi attorno un nuovo fossato riempito con le acque del Seveso. Il fossato (che in parte coincideva con l'antico disegno del sistema difensivo romano) venne sottoposto ad un'opera di ampliamento, fino a formare quella che oggi conosciamo come la Cerchia dei Navigli. Ciò non impedì al Barbarossa, nel 1162, di assediare e distruggere Milano. Di modo che, dieci anni più tardi, i milanesi iniziarono la costruzione di un più efficace sistema difensivo: le mura in legno furono sostituite da barriere in muratura e il fossato fu ampliato con la deviazione delle acque dell'Olona. Si procedette, infine, alla costruzione delle Porte di Milano.

La Cerchia dei Navigli, conosciuta anche come Naviglio interno, è in sostanza

lentamente si trasformarono in ampie paludi. Nel XII secolo l'inflessibile opera dei monaci, soprattutto dell'ordine dei Cistercensi, ripristinò l'antica funzione dei canali, le cui acque consentirono uno stabile ritorno all'agricoltura e all'allevamento. Per difendersi dalle frequenti incursioni di Federico Barbarossa e

un anello che racchiude il centro di Milano e che, cessata la funzione di difesa militare, nel Quattrocento fu oggetto di un ampliamento da parte dei Visconti e degli Sforza, che ne fecero lo snodo principale dell'intero sistema di navigazione fluviale.

L'unico tratto del Naviglio interno a rimanere non navigabile fu quello destinato ad alimentare il fossato difensivo che ancora oggi possiamo ammirare attorno al Castello Sforzesco. Nel 1457 Francesco Sforza volle servirsi dei canali per incrementare il flusso degli scambi commerciali e avviò la costruzione del Naviglio della Martesana, che offrì al territorio milanese quasi 100 km di tragitto navigabile. L'idea progettuale decisiva per l'intera rete dei canali, tuttavia, fu opera del genio di Leonardo da Vinci. Nel 1482 Leonardo aveva scritto una lunga lettera a Ludovico Sforza, detto "il Moro", che nel frattempo era diventato Duca di Milano. In questa lettera Leonardo presentava sé stesso relegando all'ultimo paragrafo le proprie competenze artistiche ed evidenziando invece quelle di inventore e di ingegnere militare, suscitando in Ludovico, perennemente ossessionato dall'idea di un'invasione francese, un interesse immediato.

Leonardo perfezionò la navigabilità della Martesana realizzando una serie di nuove paratie e di nuovi scarichi dell'acqua e successivamente



Naviglio in via San Damiano (ora via Visconti di Modrone), anni '30. (Civico Archivio Fotografico, Milano)



dedicandosi ad un progetto visionario: collegare i navigli alle acque del Lago di Como. Di questo grande progetto, realizzato solo tre secoli più tardi, rimane testimonianza nei disegni oggi conservati nel Museo dei Navigli. I disegni dimostrano che Leonardo aveva immaginato un sistema di dighe capaci di ovviare alla differenza di altezza delle acque, in modo da rendere navigabile l'intero percorso. Tale progetto certifica, ancora una volta, la versatilità del suo genio.

Nel corso dei secoli i Navigli ebbero uno sviluppo sempre maggiore. **Con la costruzione di nuovi percorsi e di nuove dighe, essi divennero un sistema di comunicazione fondamentale per Milano.** Almeno fino alla seconda metà dell'Ottocento, quando il sistema ferroviario, più veloce, iniziò lentamente a sostituire quello fluviale. A questo punto si iniziò a pensare alla copertura di alcuni canali all'interno della città, cosa che fu effettivamente attuata a partire dal 1929. Durante il periodo fascista, infatti, fu decisa la priorità della viabilità terrestre, dato che Milano stava progressivamente riempiendosi del tipico traffico automobilistico di una metropoli. Si deve inoltre aggiungere che la mancanza di una rete fognaria spingeva gli abitanti a scaricare i rifiuti domestici e industriali nelle acque dei Navigli, che nei periodi di secca diventavano ricettacolo di topi e zanzare. Fu così che la propaganda del regime annunciò in pompa magna la copertura della "fossa interna", plaudendo alla costruzione di una città moderna che già nel 1911 il pittore futurista Umberto Boccioni aveva prefigurato nell'opera "La città che sale". Nel corso degli anni l'opera di copertura dei canali diede inquietanti segni di cedimento e negli anni '60 si provvide ad un rinforzo complessivo.

La copertura dei canali e il successivo sviluppo architettonico, che con gli odierni grattacieli e "boschi verticali" fa di Milano uno dei simboli della modernità, ha modificato radicalmente il volto della città. La grande rete della viabilità e le fantasmagoriche costruzioni contemporanee hanno impresso al capoluogo lombardo il

marchio del futuro, ma hanno anche cancellato l'antico volto di "città d'acqua", unica nel suo genere. Nel 2015, anno dell'Expo di Milano, è stata avanzata l'idea di riportare alla luce parte della vecchia rete dei Navigli. Non se ne fece nulla, ma l'idea si è rafforzata nel tempo, e a Palazzo Marino risultano già depositate le sue fasi progettuali. Si tratta di riaprire otto chilometri di canali cittadini affiancati da piste ciclabili e da zone pedonali, in linea con la riqualificazione verde della città.

Oggi il termine "Navigli" è generalmente associato all'idea della movida milanese, che si svolge fra i due tratti aperti del Naviglio Grande e del Naviglio Pavese e lungo i bordi dei loro corsi. Ma a chi, facendo magari sfoggio di una profonda conoscenza storica, immaginasse di mangiare e bere "a ufo", cioè senza pagare, consigliamo di cambiare idea. È vero che a partire dalla seconda



Naviglio in via Molino delle armi, Ponte di via Chiusa, 1930 circa. (Civico Archivio Fotografico, Milano)

metà del Trecento, e cioè da quando fu iniziata la costruzione del Duomo di Milano, i preziosi blocchi di marmo di Candoglia della Val d'Ossola che giungevano nel capoluogo lombardo erano contrassegnati dall'acronimo "AUF" (**Ad Usum Fabricae**) per indicarne l'esenzione da dazi e pagamenti. Ed è vero che la rete fluviale sulla quale quei blocchi viaggiavano era proprio quella dei Navigli. Ma la dicitura "AUF", dalla quale ha tratto origine l'espressione "a ufo", cioè "consumare gratis", appartiene alla storia e non ha nessun rapporto con la cronaca. Per cui, anche sui Navigli, conviene sempre saldare il conto prima di alzarsi ed uscire dal pub.



Il naviglio in via Senato, inizio '900.