

**Istituto Lombardo  
Accademia di Scienze e Lettere  
MILANO**

*Incontro di Studio*

*I NAVIGLI  
dal Ticino a Milano e Pavia*



16 ottobre 2008

Milano, Palazzo di Brera, Via Brera 28

*Incontro di Studio*

*I NAVIGLI*  
*dal Ticino a Milano e Pavia*

Abstracts

## Presentazione del Convegno

La giornata di studio si propone di illustrare con particolare approfondimento critico, nella sua storia, nella funzionalità significativamente attiva per circa cinque secoli, l'opera idraulica dei Navigli. Le acque del Ticino sono raccolte immediatamente a valle del lago Maggiore e, incanalate sino a Milano, vengono restituite al Ticino a valle di Pavia.

Il programma della giornata è articolato in modo da offrire all'uditorio una approfondita visione storica nel suo svolgimento dal suo concepimento in epoca viscontea ai primi decenni del XX secolo.

Seguirà una descrizione del valore ingegneristico idraulico, che è stato arricchito da apporti di insiemi "meccanici idraulici" da Leonardo a Paolo Frisi ai più attuali studiosi.

I Navigli hanno costituito naturalmente una via d'acqua di primaria importanza per il trasporto di materiali pesanti dalle cave di Candoglia alla Veneranda Fabbrica del Duomo di Milano. Si vuole cogliere l'occasione per sottolineare l'importanza economica per lo sviluppo del capoluogo lombardo anche in età relativamente recente.

Importante opera di valore paesaggistico è stata occasione di installazione lungo le rive, soprattutto nel tratto da Abbiategrasso a Milano, di edifici residenziali e di svago di non banale caratterizzazione architettonica. Circostanza che ha contribuito ad arricchire il tessuto urbanistico e quindi una non trascurabile porzione del territorio lombardo.

I Navigli dal Ticino a Milano hanno così costituito occasione di svolgimento di tematiche artistiche, quali opere figurative di pittori e opere di letteratura la cui notorietà ha superato i limiti lombardi.

La giornata, caratterizzata dall'interdisciplinarietà degli argomenti trattati, è dedicata a quanti vogliono approfondire la storia dei territori attraversati dai Navigli e a quanti sono interessati alle considerazioni critiche in materia di ingegneria idraulica, di incidenza sull'agricoltura vicinale, di architettura rivierasca, delle caratteristiche dei ponti, delle influenze economiche quali vie di trasporto.

Milano è stata alimentata nell'arco dei secoli scorsi da molti Navigli quali quelli derivanti dall'Adda, dall'Olona, dal Seveso. Anche di questi, che pure meritano autonomo approfondimento, si farà cenno nel corso della giornata di studio.

**ore 9.30** *Saluto del Presidente dell'Istituto Lombardo Accademia di Scienze e Lettere*

**Presiede:** ANTONIO PADOA SCHIOPPA

GIGLIOLA SOLDI RONDININI  
Istituto Lombardo Accademia di Scienze e Lettere,  
Università degli Studi, Milano  
*Una "capitale" in fieri. Milano dal XIII al XV secolo*

GIULIANA FANTONI  
IPSAR - A. Vespucci, Milano  
*All'origine dei Navigli: fiumi e canali milanesi*

**ore 11.05** *pausa caffè*

**ore 11.20 Presiede:** GIANNANTONIO SACCHI LANDRIANI

ENRICO LARCAN  
Politecnico, Milano  
*Problemi idraulici e gestione multifunzionale dei Navigli*

SANTINO LANGÈ  
Politecnico, Milano  
*Il paesaggio naturale e antropico delle architetture sui Navigli*

LEONE CORRADI DELL'ACQUA  
Istituto Lombardo Accademia di Scienze e Lettere, Politecnico, Milano  
*La Veneranda Fabbrica del Duomo di Milano e i Navigli*

**ore 14.30 Presiede:** LEONE CORRADI DELL'ACQUA

GIORGIO BIGATTI  
Università Bocconi, Milano  
*Fortune e sfortune economiche dei Navigli milanesi*

PAOLO FARINA  
Politecnico, Milano  
*I Navigli da metà 800 alla copertura*

**ore 16.30** *pausa caffè*

**ore 16.45 Presiede:** AMEDEO BELLINI

SERGIO REBORA  
Storico dell'arte  
*I Navigli nella pittura di veduta dell'Ottocento*

GIANMARCO GASPARI  
Università degli Studi dell'Insubria, Varese  
*I Navigli nella letteratura*

**ore 18.05** *Conclusioni*

## **Gigliola Soldi Rondinini**

*(Istituto Lombardo Accademia di Scienze e Lettere,  
Università degli Studi, Milano)*

### **Una capitale *in fieri* : Milano dal XIII al XV secolo**

Il profilo della città muove dal III secolo d. Cr. e brevemente percorre l'alto medioevo, le vicende relative alla Chiesa ambrosiana e agli arcivescovi che la resero potente avviando Milano a un ruolo di primo piano nell'Italia centro-settentrionale, preparando un ceto capace di assumersi il carico di governo e aprendo ai successivi passaggi nello sviluppo delle strutture istituzionali dal Comune cittadino alla Signoria. Si accenna alla Torre, per passare poi subito ai Visconti, dei quali si ricordano le figure più significative nella crescita della città e del dominio dagli arcivescovi/signori Ottone e Giovanni, a Matteo, Galeazzo II, Bernabò per giungere al primo duca, Gian Galeazzo e da lui al secondo duca, Giovanni Maria, al terzo, Filippo Maria con il quale finisce la dinastia e si apre la storia degli Sforza, ciascuno dei quali, ad eccezione del secondo duca, Giovanni Maria, si adoperò nell'ingrandimento del dominio e nel suo potenziamento sia politico, sia economico, e se ne sono indicate le linee principali. Un altro periodo negativo della vita di Milano fu la cosiddetta Repubblica Ambrosiana, dal 1447 al 1450, in realtà chiamata allora *Communitas libertatis*, forse guardando a Firenze, dove di libertà si parlava sempre in antagonismo a Milano principato. Gli anni, dal 1450 al 1499 del pieno dominio sforzesco videro una città che con le manifatture (armi soprattutto e materiali metallici) e il commercio ebbe un ruolo di primo piano in Europa, movimentando anche un import-export di lane, sete, stoffe, corami di produzione locale ed estera.

**Giuliana Fantoni**  
(*IPSAR – A. Vespucci, Milano*)

### **All'origine dei Navigli: fiumi e canali milanesi**

La ricchezza di acqua è certamente tratto distintivo della pianura padana e ha contribuito in modo determinante al suo sviluppo e a quello dei centri urbani sorti nella regione. Il Po e i suoi affluenti hanno costituito l'asse portante di un sistema insediativo ed economico che si è stratificato nel corso dei secoli: prima gli Etruschi, poi i Celti e i Romani hanno dedicato risorse ed energie allo sfruttamento dell'acqua e anche alla sua regolamentazione con iniziative volte alla bonifica e al drenaggio. I progressivi interventi dell'uomo, che hanno concorso a creare un ambiente fortemente antropico, sono stati stimolati da motivazioni diverse e da diversi impulsi: alla necessità di fronteggiare il dato naturale, si sono intrecciate ragioni di carattere politico, soluzioni offerte dallo sviluppo scientifico e tecnologico, esigenze di ordine economico e commerciale, bisogni di vita quotidiana.

Con la dissoluzione del mondo antico, si assiste al lento e faticoso emergere nella pianura padana di nuove forme istituzionali, che impongono o consentono, a seconda dei casi, nuove organizzazioni di carattere economico e sociale. Dal patto del 715 tra Longobardi e Comacchiesi emerge il ruolo di fondamentale importanza svolto dalla navigazione fluviale nella nascita e nel consolidamento dei centri produttivi e commerciali della pianura.

Milano, che aveva conosciuto, come il resto della regione, tempi di decadenza seguiti a quelli in cui era stata capitale dell'impero romano, è in grado di sfruttare la posizione di vantaggio offertale dalla posizione geografica, per cui, posta nel mezzo della pianura, ha la possibilità di raggiungere l'Adriatico per via fluviale e di garantire i collegamenti con i centri commerciali d'Oltralpe.

L'abbondanza di acqua, però, le consente anche di fornirsi di una rete di canali che le permettono di provvedere alla difesa, all'irrigazione, alle attività commerciali e a quelle produttive. Momento chiave all'interno di questo progetto è nel sec. XII lo scavo del Naviglio Grande, allo scopo di difendersi dalla vicina città di Pavia alleata del Barbarossa, con cui molti comuni del nord della penisola italiana erano in lotta anche

proprio per quanto riguarda le regalie sulle acque. Riutilizzando in parte l'idea di un precedente fossato, si dà avvio alla costruzione di un canale ben presto sfruttato anche per l'irrigazione e che negli ultimi decenni del sec. XIII viene prolungato fino in città e sfruttato come via di trasporto. Al di là della sua intrinseca importanza e del suo insostituibile ruolo nello sviluppo cittadino, esso costituisce la premessa per iniziative analoghe portate avanti, in città e nella regione, nei secoli successivi.

**Enrico Larcán**  
*(Politecnico, Milano)*

## **Problemi idraulici e gestione multifunzionale dei Navigli**

Un quadro delle problematiche idrauliche dei navigli milanesi non può prescindere da un inquadramento idrografico ed idrologico del territorio interessato.

La presenza regolatrice dei grandi laghi e l'origine delle acque che percorrono i maggiori corsi d'acqua della pianura lombarda fanno sì che il territorio sia particolarmente ricco di risorsa idrica superficiale nell'arco di tutto l'anno. Questa caratteristica torna utile per supplire ai fabbisogni irrigui del territorio nel periodo estivo, durante il quale le precipitazioni sono scarse e, comunque, insufficienti a soddisfarli.

Le popolazioni residenti incominciano, sin dai tempi dei romani, ad utilizzare le abbondanti acque prima per la difesa dei centri abitati e successivamente per alimentare una rete di canali artificiali sempre più ricca e capillare che consente l'irrigazione di vaste zone del territorio prima incolte e la produzione di energia meccanica a servizio di mulini ed opifici.

La relazione mostra l'evoluzione temporale (particolarmente sviluppata nel tardo medioevo) e spaziale della rete dei navigli e delle varie interconnessioni in corrispondenza al nodo di Milano.

Lo sviluppo dei commerci e della conseguente necessità di trasporto delle merci fa nascere successivamente l'esigenza di utilizzare la rete anche per la navigazione interna. Si pongono allora una serie di problemi idraulici e gestionali ed, in particolare, sorgono le seguenti necessità: i) adeguare le sezioni dei canali, ii) avere altezze d'acqua maggiori e velocità della corrente più basse e iii) vincere i dislivelli esistenti fra i vari canali in maniera da facilitare la circolazione delle merci, evitandone il trasbordo.

La prima necessità è quella più facilmente soddisfatta in quanto richiede solo operazioni di tipo meccanico, eseguite da manodopera non qualificata. La seconda è inizialmente affrontata attraverso l'impiego delle chiuse, sbarramenti mobili che consentono di innalzare il livello dell'acqua e di diminuire la velocità della corrente, a scapito però del servizio irriguo e della produzione di energia meccanica che devono essere interrotti

per lunghi periodi in ampi tratti delle canalizzazioni. Questa necessità, insieme a quello di far superare alle imbarcazioni i dislivelli fra i vari canali, trova soluzione con l'introduzione delle conche di navigazione (la prima, costruita nel 1439, è quella di Viarenna, che consente di avvicinare al Duomo in costruzione il punto di scarico dei blocchi di marmo di Candoglia provenienti dalle cave via Ticino-Naviglio Grande).

Ponendo l'attenzione ai navigli che collegano il Ticino con Milano e Pavia, cioè il Naviglio Grande (di più antica costruzione, 1179-1257) ed il Naviglio di Pavia (finito di costruire nel 1819 e dotato dei più moderni accorgimenti tecnologici e progettuali), si sottolinea la loro funzione di collegamento delle città di Milano e di Pavia da un lato ai grandi laghi e dall'altro al Po e, quindi, teoricamente al mare. Le difficoltà di navigazione nel Po ed i contrasti fra i governanti dei territori che si affacciano sul corso d'acqua non consentono, tuttavia, un completo sviluppo di questo collegamento al mare adriatico.

Dopo qualche decennio dall'entrata in funzione del naviglio di Pavia, la rete di navigazione inizia ad entrare in crisi per una serie di ragioni concomitanti, fra le quali sicuramente un ruolo non secondario giocano i limiti intrinseci di questo sistema di trasporto, esaltati dalla nascita di metodi alternativi via terra più veloci ed efficienti. Un'ulteriore causa della crisi va individuata nella rottura del sistema in corrispondenza al nodo centrale di Milano per effetto della copertura, per ragioni igieniche ed urbanistiche, di vasti tratti cittadini dei navigli.

Oggi, residui tratti navigabili dei navigli sono utilizzati per modeste escursioni. E' rimasta la funzione irrigua della rete, limitata dal degrado qualitativo delle acque. Si assiste, però, ad un rinnovato interesse per i navigli dal punto di vista sia culturale e paesaggistico/ambientale sia dei possibili molteplici usi (incremento della navigazione, produzione idroelettrica, scarico delle acque dei sistemi di riscaldamento/condizionamento mediante pompe di calore, itticoltura, ecc.), che potrebbero essere resi possibili con relativamente modesti interventi di ripristino e di adeguamento idraulico dei canali e delle infrastrutture.

**Santino Langé**  
(*Politecnico, Milano*)

## **Il paesaggio antropico e le architetture sui Navigli**

1. Introduzione – Il paesaggio antropico Parlando di Navigli – soprattutto con riferimento alla porzione occidentale del territorio milanese – si mette in evidenza uno squarcio di paesaggio che si è scelto incentrando su manufatti precisi, quali Naviglio Grande, Naviglio di Bereguardo, Naviglio di Pavia. Tutto questo per riconoscere che l'esercizio della tutela di realtà territoriali/ambientali che riteniamo di interesse e configuriamo come risorse culturali non si presentano semplicemente come oggetti singoli o assieme di oggetti ma come sistema di relazioni tra gli oggetti stessi e tra gli oggetti prodotti nel tempo e i fruitori contemporanei e successivi. In questa accezione è giusto intendere il concetto attuale di “paesaggio” che non può essere limitato solamente alla dimensione percettiva dell'ambiente o peggio ancora alle amene vedute (vale per questo il termine di “panorama”) che sollecita verso nostalgie di un passato idealizzato o propone utilizzazioni edonistico/turistiche, ma spinge e obbliga a mettere in luce lo spessore culturale delle trasformazioni ambientali e il senso (significato – direzione) che propongono all'oggi.

2. Gli insediamenti del Medioevo centrale Le condizioni per l'inizio del riordino del sistema idrico nel settore occidentale milanese, come già visto, si collocano nell'area del Ticino in corrispondenza del tratto di Vizzola e Tornavento a nord e Zelata e Bereguardo a sud, poco a monte di Pavia, poiché in quel tratto la valle fluviale, che corre stretta e incassata sotto Golasecca, si amplia e il ciglione si scosta dall'alveo andando a formare, sotto Magenta e Abbiategrasso, un'ampia conca utilizzabile a fini agricoli a patto di coinvolgere opportunamente la congerie di diramazioni del fiume stesso e le acque affioranti dall'altipiano sovrastante che ne alimentavano ulteriormente il corso.

3. Tra Tardo Medioevo e Rinascimento Nel XIV secolo Milano si sentiva ormai al centro di un vasto sistema di comunicazioni sia alla scala regionale, in rapporto a quello che ormai si stava costituendo come il territorio del Ducato, sia rispetto alle aree settentrionali e meridionali d'Europa con le quali ormai intratteneva rapporti commerciali, quali le Fiandre e la Renania e gli scali di Genova e Venezia. Il ruolo di

caposaldo viene assunto dalla città di Abbiategrasso e da Pavia. Infatti nella sua versione definitiva il Castello di Pavia mostra la sua integrazione con il Naviglio e similmente, sul margine settentrionale del parco visconteo, la Certosa di Pavia entra a far parte del sistema di approdi pavesi utilizzati da molti duchi.

4. L'Età Barocca La fine delle signorie segna anche la fine del Ducato sotto il profilo politico e amministrativo. Con la Spagna cambia però il sistema di amministrazione locale attraverso la rifeudalizzazione delle pievi e dei borghi; il forte investimento sull'agricoltura; la parcellizzazione del potere locale e infine l'introduzione di modelli di vita ludica provenienti dalle culture iberica, francese e veneziana. Nascono così le ville in tutto il territorio, come centri di amena residenza; di gestione del territorio rurale e di controllo feudale. In particolare queste ville si dispongono anche per facilità di percorso soprattutto sul Naviglio Grande. Esse inseguono la realizzazione di tipologie uniformi e di rapporti morfologici sistematici con il contesto insediativo e rurale.

5. L'Età dei Lumi e dell'industrializzazione Solo nella metà del Settecento si fa chiara l'idea che la rete dei Navigli possa diventare il nucleo originario per collegare Milano all'Europa. Il Frisi persegue l'idea di raggiungere l'Adriatico e Venezia e si compiono i grandi lavori delle conche a Pavia; il collegamento con il Nord si pensa possa avvenire tramite il Lario e le rinnovate conche di Paderno Edifici e strutture industriali vengono realizzate in corrispondenza delle prese, come la centrale della Vizzola; o presso Milano, lungo l'ultimo tratto del Naviglio Grande.

## Leone Corradi Dell'Acqua

(Istituto Lombardo Accademia di Scienze e Lettere, Politecnico, Milano)

### La Veneranda Fabbrica del Duomo di Milano e i Navigli

Nel 1386 ha avuto ufficialmente inizio la costruzione del Duomo di Milano. L'originaria concezione in forme gotico - lombarde da realizzarsi in laterizio fu ben presto abbandonata. Quasi immediatamente "si cominciò a edificare in solido marmo" (Annali della Veneranda Fabbrica del Duomo – 4 settembre 1388) e, coerentemente, nello stile gotico internazionale che caratterizzerà la costruzione. La cava da cui si traeva il marmo fu donata alla Fabbrica del Duomo già nel 1387 da Gian Galeazzo Visconti, signore di Milano. Essa si trova nei pressi di Candoglia, località situata sulla riva del fiume Toce, che scarica le sue acque nel lago Maggiore.



Lapide che ricorda la donazione della Conca di Viarenna alla Veneranda Fabbrica del Duomo, fatta da Lodovico il Moro nel 1487 (*Cortesia della Veneranda Fabbrica del Duomo*)

Una volta estratti dalla cava, i grossi blocchi di marmo venivano caricati su barconi che discendevano il Toce, percorrevano un tratto del lago Maggiore (dove si navigava a

remi o a vela) e infine venivano trasportati dalla corrente lungo il Ticino e il Naviglio Grande, raggiungendo Milano dopo un viaggio di circa due giorni. Le imbarcazioni adibite al trasporto, che raggiungevano i 24 metri di lunghezza e 5 di larghezza e potevano portare un carico di oltre 50 tonnellate, ponevano alle vie d'acqua percorse, e segnatamente al Naviglio Grande, esigenze di navigabilità abbastanza stringenti. Il Naviglio è divenuto quindi l'oggetto di un rapporto particolare tra la Veneranda Fabbrica del Duomo e la città di Milano, che ha portato reciproci vantaggi. Da un lato la Fabbrica, per la quale il Naviglio rappresentava l'unica via percorribile per far giungere il marmo a Milano, ha goduto di privilegi, concessioni e donazioni da parte dei Visconti e degli Sforza. D'altro canto, condizione invariabilmente associata a questi privilegi era l'obbligo della manutenzione della via d'acqua, il che garantiva alla città un sistema di trasporto efficiente e di grande importanza per l'economia del suo territorio. Tale rapporto, molto stretto ancora nel XVIII secolo, è poi andato gradualmente affievolendosi, fino a cessare definitivamente nel 1926, con il venir meno del trasporto dei marmi per via d'acqua.

Nell'archivio della Veneranda Fabbrica è conservata una ricca documentazione di questo rapporto, della sua origine e della sua evoluzione nel tempo. Ad oggi, questo materiale è stato solo parzialmente studiato e ritengo che un suo esame più approfondito, coordinato con quello della documentazione in materia reperibile negli archivi di altre istituzioni, possa portare a risultati di interesse. Più che un intervento, questo contributo va considerato come un invito rivolto agli studiosi della storia di Milano e del suo territorio, di cui i rapporti tra il Naviglio e la Veneranda Fabbrica del Duomo rappresenta un capitolo che ritengo significativo e ancora poco esplorato.

**Giorgio Bigatti**  
*(Università Bocconi, Milano)*

## **Fortune e sfortune economiche dei Navigli milanesi**

Universalmente conosciuti, almeno a datare dal Cinquecento, per la produttività e la sapienza tecnica di un'agricoltura che aveva nelle irrigazioni uno dei suoi attributi determinanti, Milano e il suo territorio hanno storicamente fondato la loro prosperità sul binomio terra-acqua. Ma i Navigli, che di tale architettura territoriale sono stati uno dei pilastri, ebbero a lungo funzioni plurime: le loro acque, oltre ad alimentare l'estesa rete di rogge che rendevano le campagne Ducato di Milano così peculiari, erano un'importante via commerciale per il rifornimento della città e infine una fonte di forza motrice per mulini e numerose attività manifatturiere. Un insieme di funzioni inevitabilmente foriero di continue contese fra i diversi interessi in gioco (tra i quali, non ultimo, il fisco), costretti a convivere in incerto equilibrio e a lottare per difendere i propri diritti sull'uso dell'acqua.

Nel Settecento, nel quadro di una politica di sapore mercantilista, attenta a valorizzare tutte le componenti della prosperità territoriale, si cercò di potenziare la funzione commerciale dei Navigli milanesi, per metterli in condizione di sfruttare la crescita del commercio interno e "internazionale", che si andava profilando. Furono ripresi antichi progetti (come la costruzione della "bretella" di Paderno per rendere continua la navigazione dell'Adda tra la città (via Martesana) e il lago di Lecco) e furono avviati studi per l'apertura di un canale da Milano a Pavia, un'opera che sarebbe stato incominciata in età napoleonica e conclusa dagli austriaci dopo il loro ritorno.

Un insieme di impegni finanziari e progettuali di non poco conto, che non valsero però a scongiurare la progressiva perdita di rango della navigazione interna, ridotta sempre più al trasporto di materiali pesanti e di basso valore, mentre gran parte del traffico commerciale preferiva le vie di terra e il trasporto su carro. Era il tramonto di una promiscuità di funzioni che aveva fatto la fortuna dei Navigli, relegati progressivamente a essenziale supporto del sistema irriguo, una risorsa ancora oggi importante per l'economia del territorio e che si auspica di poter rilanciare in chiave di un turismo attento all'ambiente.

**Paolo Farina**  
(*Politecnico, Milano*)

**«L'ABBANDONO DI UN VANTO PATRIO»**  
**Il Naviglio interno di Milano da metà Ottocento alla copertura**

Sono passati 150 anni da quando prese corpo l'idea della copertura del Naviglio interno di Milano, e 80 da quando esso fu coperto. Tra questi due estremi (1858-1928), vi sono 70 anni di proposte, progetti, studi e polemiche, di grande interesse per la storia (e per il presente) della nostra città.

Riferendosi a questo arco temporale, occorre prendere le mosse dalla esatta definizione ed individuazione del Naviglio interno, dalle sue caratteristiche, dalle sue articolazioni, e dalle sue relazioni con la rete principale del sistema idrografico urbano. Vanno quindi considerate le funzioni e gli usi della Fossa interna, nonché il regime di proprietà e di manutenzione, con i relativi organismi.

La vicenda della copertura del Naviglio interno prese avvio negli ultimi anni della Restaurazione, con la proposta dell'Ing. Carlo Mira.

«Ma e donde mai nacque il pensiero?», si chiedeva nel 1858 l'Ufficio degli Ingegneri del Comune di Milano, chiamato a stendere una relazione sul progetto presentato al Podesta, conte Sebregondi. E si scopre che la proposta della copertura nacque in realtà come corollario ad una proposta di localizzazione della nuova stazione.

Seguirono diversi altri progetti (Osnago, Ajraghi, Sada, Margutti, Brocca, Murnigotti, Sarti, Baracca, Bona, Gandini), nonché studi, analisi e dibattiti sui «Problemi d'indole tecnica, economica, giuridica, finanziaria e morale».

All'accumularsi dei progetti e delle proposte si accompagnò una vivace produzione saggistica, tra cui l'importante opera di Emilio Bignami Sormani su *I Canali della Città di Milano* (1868), ed una intensa attività di memorie e di commissioni all'interno del Collegio degli Ingegneri ed Architetti di Milano, consapevoli che il Naviglio «occupava un posto preminente nell'economia, oltre che nell'urbanistica e nell'estetica cittadine».

Dopo la delibera per la copertura del cosiddetto Naviglio di San Gerolamo (1883), il Piano Regolatore del Beruto proponeva la copertura del restante tratto del Naviglio,

anche se le numerose provvidenze prese dal Comune avevano di molto ridimensionato i problemi d'igiene.

I lavori di copertura furono promossi ed eseguiti nell'arco di poco più di un paio anni, a partire dal 1928, Contrari furono la Soprintendenza, la Commissione Provinciale per i Monumenti, la stessa Commissione Edilizia municipale, oltre ad Istituti, Associazioni e cittadini.

I lavori ebbero inizio a ridosso dell'Ospedale Maggiore nel giugno del 1929, prima che fosse approvata la Legge che ne dichiarava la «pubblica utilità», seguendo una procedura che diede luogo a molte controversie in Tribunale tra Comune e privati.

La cerchia dei Navigli non è diventata né un «ameno passeggio», né una *Ringstrasse*, né un anello di *Boulevards*, tanto meno “arborati”, come vagheggiato nei progetti ottocenteschi.

Il limite dei progetti del secondo Ottocento fu forse quello di voler risolvere, con spirito positivista, alcuni aspetti meramente funzionali. Pochi colsero che la Fossa interna era una straordinaria risorsa urbana, nella quale si erano organizzate e stratificate, nel corso di sette secoli, diverse funzioni, e che essa poteva essere migliorata, magari modificata, ma anche conservata.

Essa era un mezzo per difendere anche la città moderna – come lo erano i bastioni – che fecero la stessa fine.

**Sergio Rebora**  
(*Storico dell'arte*)

**I Navigli nella pittura di veduta dell'Ottocento**

Nell'età di Napoleone, e in seguito negli anni della restaurazione, Milano si rispecchia, diffonde e tramanda la propria immagine attraverso la pittura di veduta, un genere in loco già diffuso nel XVIII secolo a opera, principalmente, di Bernardo Bellotto. Tra gli scorci urbani più fortemente connotati, tali da restituire un'immediata riconoscibilità "milanese", s'impone da subito il corso del Naviglio.

E' Giovanni Migliara, grazie alla propria precedente esperienza nel campo della scenografia, a introdurre nello schema della veduta alcune novità fondamentali sia dal punto di vista formale che da quello espressivo. Nel 1823, l'artista apre il suo atelier ad allievi e seguaci, a volte reduci dai corsi della scuola di prospettiva dell'Accademia di Brera, in attesa che, nel 1838, venga istituita la cattedra di pittura di paesaggio, affidata a Giuseppe Bisi. Alcuni di loro, tra cui Giovan Battista Dell'Acqua, Pompeo Calvi, Federico Moja, si attengono alla sua lezione (il cosiddetto "migliarismo") spopolando alle esposizioni annuali di belle arti di Brera per indulgere poi al gusto internazionale e più "naturalistico" di Giuseppe Canella.

Nel 1831 Canella invia da Parigi a Brera 13 vedute di città franco-olandesi fluviali: l'artista veronese è sia vedutista urbano che paesista, ispirandosi alla tradizione olandese del Seicento tenendo però anche presente il modello settecentesco di Bellotto, scelta che implica il superamento della veduta rigorosamente prospettica di Migliara per privilegiare nuovi valori compositivi.

La sua attenzione verso il paesaggio urbano ambrosiano e quindi verso i Navigli sembra concentrarsi nella prima metà degli anni Trenta, e comunque entro il 1835.

Luigi Bisi, nipote di Giuseppe, divenuto poi titolare della cattedra di prospettiva a Brera, pur derivando da Migliara se ne distingue per la maggior sobrietà compositiva e per il rigore nella riproduzione dei volumi architettonici, come può testimoniare efficacemente la *Piazza San Marco* del Museo di Milano. Luigi Bisi, nipote di Giuseppe, esordisce nel 1838 a Brera mostrandosi da subito insensibile agli spunti

naturalistici della veduta canelliana; si affermerà invece come illustratore ufficiale dei monumenti storici milanesi, specialmente il Duomo.

Successivamente il bresciano Angelo Inganni rinnova a sua volta la tipologia della veduta sottolineando l'attenzione per il racconto con molteplici e vistosi dettagli narrativi ispirati alla pittura di genere di Giuseppe Molteni.

**Gianmarco Gaspari**  
(Università degli Studi dell'Insubria, Varese)

## **I Navigli nella letteratura**

Nella cartografia ideale della città medievale, Milano lega indissolubilmente il suo prestigio e la sua ricchezza all'abbondanza delle acque e al loro utilizzo ottimale. Gli atti fondativi di questa celebrazione si ritrovano in qualunque documento descrittivo della città, a partire dal *De magnalibus urbis Mediolani* di Bonvesin de la Riva (nome che dice bene della prossimità dell'autore a queste aree fluviali) alla celebre lettera di Petrarca a Guido Sette. Il percorso che si illustrerà giunge naturalmente alle *Notizie naturali e civili sulla Lombardia* di Carlo Cattaneo, dove «il diritto delle acque» viene posto a fondamento della prosperità stessa dell'agricoltura lombarda. Pagine di colore sono invece quelle che ai Navigli regalano i narratori ottocenteschi e primo-novecenteschi, tra De Marchi e Valera, con punte di maggior sensibilità descrittiva in un ampio romanzo di Bacchelli, dal respiro quasi epico, *Oggi domani e mai*, e di intenso lirismo nelle poesie di Tessa. Ne risulta la definizione e la valorizzazione di un preciso *topos* dell'educazione sentimentale di ogni milanese, disponibile anche – come avrà modo di fare Giovanni Raboni – a declinarsi in una prospettiva che non disattende, manzonianamente, l'impegno civile: tanto le case della Vetra, poco discoste dalle rive dei Navigli, riecheggiano ancora dei fatti oscuri dell'epoca della grande peste.

Al centro della vicenda sta però la grande stagione settecentesca di Lecchi e Frisi, che promossero l'idrografia al rango di scienza e ne sostennero, di fronte agli stessi *philosophes*, la nascita «affatto italiana». La Milano settecentesca prende forma di città europea attraverso i loro interventi e le loro intuizioni. In particolare è Paolo Frisi, uomo assai vicino ai fratelli Verri e al gruppo del «Caffè», a sostenere tale tesi. La Milano dei Verri e di Frisi era già quel «grand village cancanier de cent mille âmes» che il giovane Stendhal avrebbe scoperto, tra i ranghi dell'esercito napoleonico, attraversando in direzione nord il ponte di Lodi.