



LA FOSSA INTERNA PER SECOLI BARICENTRO DELL'IDROVIA TRA ADDA E TICINO

MILANO E LA CERCHIA DEI NAVIGLI

Per ovviare alla mancanza di un vero e proprio fiume Milano, città in mezzo alle terre, dal XII alla fine del XIX secolo costruisce e potenzia molteplici vie d'acque irrigue (modesti corsi d'acqua naturali, navigli, conche, laghetti, canali, rogge, fontanili), sino a diventare la ville d'eau.

E' città alacre e laboriosa grazie soprattutto alla Cerchia dei Navigli, un anello d'acqua che la circonda, dal quale, senza soluzione di continuità, arrivano e partono merci, congiungendola con un circondario sempre più esteso.

Di questa Milano, sviluppatasi man mano ad anelli attorno al nucleo originario sino a formare il più antico sistema europeo di canalizzazione di notevole valore economico e territoriale, oggi purtroppo rimangono solo tracce, ancora evidenti, ma pur sempre tracce, che i Milanesi veri amano ricercare e descrivere. Lasciamo quindi correre le auto lungo gli anelli concentrici delle circonvallazioni, ora asfaltati, e andiamo, a piedi o in bicicletta, a ricercare lungo la Fossa Interna, o Cerchia dei Navigli, purtroppo coperta negli anni Trenta del secolo scorso, i preziosi segni-testimonianza della Milano di un tempo.

LA STORIA DELLA CERCHIA DEI NAVIGLI

La Fossa Interna di Milano, circondata da un terrapieno, viene realizzata nella seconda metà del XII secolo all'esterno della cinta muraria di impianto romano, per difendere la città dal temuto attacco del Barbarossa. Si tratta di uno scavo possente, piuttosto profondo e largo 18 metri, riempito da limpide acque sorgive e correnti, poi regolate da chiuse. La sua funzione diviene, in seguito, quella di irrigare i campi fuori cerchia e di produrre energia per mezzo di ruote idrauliche. Successivamente si studia un progetto per collegare l'anello d'acqua dell'operosa città lombarda al Ticino e all'Adda, mirando ad arrivare addirittura sino al Mare Adriatico, attraverso il Po. Inizia così la storia dei Navigli. La necessità di trasportare il marmo per la costruzione del Duomo, da Candoglia (Lago Maggiore) sino al punto più vicino possibile alla fabbrica, fa nascere un canale di raccordo tra il Naviglio Grande (che inizia a valle del lago Maggiore sino alla Darsena di Porta Ticinese a Milano) e la Fossa, che pertanto diventa non solo irrigua, ma dal 1338 anche navigabile. Il Naviglio Grande trasporta sino alla Darsena carbone, vino, carne, pesce, legna e marmo e verso l'esterno sale, lino, ferro, grano e riso da vendere Oltralpe.

La Fossa Interna, chiamata poi dai Milanesi Cerchia dei Navigli, ha una lunghezza di 5 km, è attraversata da 22 ponti e presenta 5 salti o conche. Nel Quattrocento, quando gli scambi commerciali diventano sempre più importanti, la creazione delle conche di navigazione serve ad ovviare ai dislivelli interni alla Cerchia e a quelli tra questa e il Naviglio Grande, riducendo anche i tempi di interruzione dell'erogazione delle acque, indispensabili per l'irrigazione e per la navigazione. Soprattutto nella zona più popolare tra Porta Genova e Porta Romana, tra il Naviglio e le mura si aprono sciostre, spazi per la sosta delle merci in entrata ed in uscita, molto ambiti come magazzini-deposito e luoghi di lavorazione, poi riorganizzati e ampliati negli ultimi decenni del Cinquecento. Proprio nel periodo in cui avviene una continua espansione dei borghi rurali-urbani fuori Cerchia, anche Leonardo da Vinci studia con attenzione le conche, dando suggerimenti nuovi e più funzionali per la connessione della Cerchia con il Ticino attraverso il Naviglio Grande, e soprattutto per la comunicazione con l'Adda, attraverso il Naviglio della Martesana, che da Vaprio unisce l'Adda con la Fossa interna nel Laghetto di San Marco. Oltre ai materiali per l'edilizia e l'artigianato, questo naviglio fornisce la città di viveri e soprattutto di ferro.

Oltre due secoli dopo, il Naviglio di Paderno prolunga il collegamento fino al lago di Como, superando un tratto non navigabile dell'Adda. Nei secoli successivi sulle sponde dei navigli esterni vengono edificate ville sontuose, residenze soprattutto estive dei ceti sociali più ricchi e aristocratici. Proprio dal Naviglio Grande, ad Abbiategrasso, si dirama il Naviglio di Bereguardo, costruito da Francesco Sforza per raggiungere una delle sue più sontuose dimore, un'immensa riserva di caccia. Nel Cinquecento, l'amministrazione spagnola, intuendo appieno la portata dello sviluppo commerciale della città lombarda in continua espansione, decide di ampliarne l'estensione sviluppando i borghi esterni alla Cerchia: edifica pertanto i Bastioni (1546 al 1566), una fortificazione imponente che diventa il nuovo confine urbano posto a difesa di tutta la città. Una fitta rete di nuove canalizzazioni rende questi terreni molto ambiti in quanto fertili e ricchi di energia idraulica, indispensabile per ogni tipo di attività produttiva.

Impoverita numericamente ed economicamente alla fine della dominazione spagnola, nel Settecento-Ottocento Milano riprende lo sviluppo demografico, commerciale ed edilizio, con il sorgere e il riordino di importanti palazzi con affaccio sulla Cerchia dei Navigli.

Inevitabile però allo stesso tempo il peggioramento della salute delle acque. Nel 1819, con l'apertura del Naviglio Pavese (che unisce la Darsena di Porta Ticinese con Pavia e il Ticino), si conclude finalmente il sogno di unire Milano, oltre che con i laghi Maggiore e di Como, anche con il mare Adriatico: cuore dell'idrovia, lunga circa 150 km, è sempre la Cerchia, il primo canale navigabile della città, in parte ancora punteggiato dal verde di orti e giardini che si riflettono nell'acqua.

Il Novecento si è assunto il pesante compito di coprire le vie d'acqua di Milano, impresa che viene messa in atto sistematicamente da 1929 al 1935, modificando in toto il tradizionale aspetto estetico della città. Quali le motivazioni? Le pessime condizioni igieniche della Cerchia, divenuta ricettacolo a cielo aperto di scarichi maleodoranti, la lentezza della navigazione a danno del trasporto di persone e merci, il desiderio di migliorare la pubblica viabilità per tramvai e auto e, infine, il desiderio di dare più respiro alla città, cingendola con larghi viali alberati.

Coperta la Cerchia, si è però tolto a Milano il ruolo storico di porto di transito dai laghi lombardi al Po e, allo stesso tempo, si è cancellata un'opera di ingegneria civile dalla portata tecnica, storica e artistica che tutta l'Europa ci invidiava.

Non possiamo dire quale prospettiva realistica abbia oggi il progetto di cingere di nuovo Milano con la sua Cerchia dei Navigli.

Certo qualcuno non smette di sognarlo.