I PONTI DELLA CERCHIA AL TEMPO DELLA FOSSA INTERNA

GUIDO ROSTI CESÀRI

Quando attraverserà
l'ultimo vecchio ponte ai suicidi dirà
baciandoli alla fronte:
«Venite in Paradiso
là dove vado anch'io
perché non c'è l'inferno
nel mondo del buon Dio.»

Fabrizio De André, Volume I, da Preghiera in gennaio.

In copertina il ponte dei Medici in Via Montebello era soprannominato il «ponte dei suicidi» perché molti disperati sceglievano le acque turbolente del «Tumbun de San Marc» per mettere fine alla propria vita, «il gorgo viscido chiazzato e putido …» come recita Filippo Turati nella sua poesia «Il Tombone di San Marco».

I ponti della Cerchia al tempo della Fossa interna

Ideazione, testi, planimetrie, reperimento immagini, layout grafico.

Guido Rosti Cesàri

Introduzione

Empio Malara

Presidente Associazione Amici dei Navigli, Istituto per i Navigli

Un ringraziamento particolare all'Ing. Maurizio Brown per i suoi preziosi consigli e per la sua insostituibile conoscenza della Città d'acque.

Tutti gli articoli giornalistici inseriti provengono dall'archivio digitale del Corriere della Sera

Un sentito ringraziamento anche a tutti coloro che hanno voluto gentilmente fornire contributi documentali, indicazioni, segnalazioni di errori e quant'altro abbia contribuito a migliorare la qualità del presente lavoro.

Stampa realizzata in proprio in numero limitato di 100 copie

Finito di stampare nel mese di Gennaio 2021 presso la tipografia Etabeta PS.

www.milanocittadacque.it©

INDICE

Premessa 7

Introduzione..... 9

Porte e Pusterle 16

Le Porte di Milano antiche e antichissime..... 17

I sei sestieri e le 30 contrade 20

I 24 ponti della fossa interna: planimetria generale..... 21

I ponti della fossa interna: quadro d'insieme 22

Ponte di Porta Vercellina..... 23

Ponte di S. Ambrogio..... 27

Ponte de Fabbri 31

Ponte degli Olocati..... 37

Ponte di Porta Ticinese..... 43

Ponte della Chiusa o delle Pioppette..... 49

Dalle Pioppette a porta Marengo (Otto cima) 55

Ponte di S. Celso..... 59

Ponte di Porta Romana..... 63

Ponte dell'Annunciata o dell'Ospedale..... 69

Dall'Ospedale al ponte di Ciff e Cioff (Otto Cima) 73

Ponte di Via Laghetto..... 77
Ponte di porta Tosa o Vittoria..... 81
Ponte di S. Damiano 85
Ponte delle Sirenette..... 91
Addio sorelle Ghisini 94
Ponte di Porta Orientale..... 99
Ponte di S. Andrea..... 103
Ponte di Porta Nuova..... 107
Ponte di Borgo Nuovo o Marcellino..... 111
Ponte di Porta Beatrice 117
Ponte di S. Marco..... 121
Ponte di Montebello o dei Medici..... 127
Un progetto di ponte rivoluzionario 133
Ponte di S. Teresa..... 141
Ponte di Via Castelfidardo..... 145
Ponte dell' Incoronata..... 149
Ponte delle Gabelle..... 153
Nostalgia dei Navigli in una mostra particolare (Dino Buzzati) 158
La scomparsa della «Città d'acque»..... 161
Bibliografia generale e fonti documentali 162

Il ponte di Porta Romana.
(A FERAGUTTI)

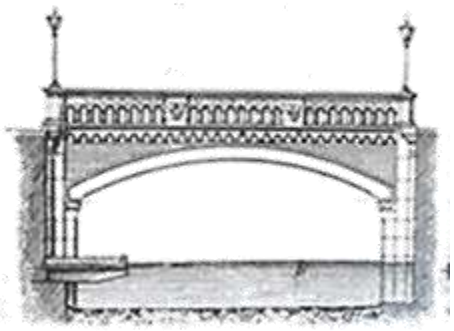
PREMESSA

Quando a Milano la Fossa interna era funzionante ed i barconi l'attraversavano con ogni tipo di mercanzia (alimentari, pietre, legname, carta, etc.) in molti punti della città erano presenti numerosi ponti per consentire la continuità del traffico viario, ponti che nel tempo sono sempre più aumentati di numero per adeguarsi alle necessità di traffico sempre più sostenute (erano ben 24 prima della copertura avvenuta nel 1929). Si è voluto qui fare un censimento di questi ponti ormai scomparsi identificandoli sulle cartografie storiche delle varie epoche, rintracciandone le caratteristiche laddove possibile negli archivi del Comune e reperendo immagini che ne delineassero l'aspetto. Erano di tutte le possibili tipologie, in ferro, in pietra, in legno, misti, stradali, pedonali, passerelle etc. Molti di essi consentivano l'ingresso alla Città medioevale attraverso le Porte (le più grandi) o le Pusterle (passaggi un po' più piccoli e meno importanti). Per comprendere l'evoluzione della presenza di ponti lungo la cerchia sono state utilizzate varie cartografie a seconda dell'epoca: la prima è la stupenda carta del Lafrery del 1573 che descrive solo i ponti esistenti in quell'epoca. La seconda di matrice Austriaca del 1722 dettagliatissima nei particolari della toponomastica, la terza è la famosa e bellissima carta del Brenna del 1860 che rappresenta perfettamente la massima distribuzione cittadina raggiunta dal sistema idrico navigabile interno.

Ultima storica, la carta di Vallardi del 1883 ed infine una mappa attuale degli stessi luoghi al giorno d'oggi (CTR 1:10.00 Regionale) per consentire l'individuazione odierna del punto considerato

Se ne ricava così una catalogazione chiara dei punti di attraversamento interni della città poco prima della sua copertura avvenuta nel 1929, da cui si può ben immaginare il paesaggio urbano che ne scaturiva, pieno di un fascino particolare, oggi perduto, che lascio immaginare al lettore.

Il «tour» comincia partendo dal Castello e Via Carducci lungo quello che era il Naviglio di S. Gerolamo per ripercorrere tutto il percorso della Fossa interna e finire poi in S. Marco e nella Conca dell'Incoronata prima dell'ingresso della Martesana. Ogni scheda è poi corredata da immagini fotografiche d'epoca e dipinti che rappresentano quel determinato oggetto considerato evidenziandone sia le caratteristiche reali sia immaginandone lo spirito attraverso la fantasia dei pittori dell'epoca.



INTRODUZIONE
di Empio Malara

I ponti della cerchia dei Navigli

I milanesi hanno dimenticato il patrimonio costituito dai ponti della cerchia dei Navigli. Guido Rosti, con amorevole cura , li ha visivamente rintracciati e ne ripropone la lettura con due finalità: una storico-culturale per riscoprire dove erano, e a servizio di quali strade e quartieri e come erano, nella realtà fotografica e nella interpretazione dei pittori, i ponti e le passerelle che si specchiavano nell'acqua del naviglio interno; la seconda indirettamente progettuale, derivante dalla certezza della riapertura de "il canale detto il naviglio" e di conseguenza della necessità di far tesoro dell'esperienza del passato per suggerire di costruire di nuovo (in che modo?) ponti e passerelle.

Diversamente dai ponti costruiti sui fiumi, innalzati sui corsi d'acqua naturali che da sempre dividevano il territorio in due sponde, i ponti costruiti sulla cerchia dei Navigli sono ponti *"riparatori"* riconnettono un paesaggio artificialmente disgiunto da un'imponente opera idraulica.

Sotto questo aspetto i ponti della cerchia dei navigli, come tutti quelli dei Navigli, non hanno la valenza di conquista dei territori che hanno i ponti sui fiumi, hanno invece il compito di recuperare in parte la continuità tra le due rive, di colmare il vuoto di relazioni tra la città e i suoi borghi, di comunicazione attiva, sempre più intensa con la crescita della città. Pertanto i ponti sui navigli possono essere considerati metafora della comunicazione e la loro riproposizione connessa alla rigenerazione del naviglio restituirebbe alla città la civiltà dei ponti che oggi caratterizza Venezia, la città d'acqua per eccellenza.

Storicamente, quando il naviglio era un semplice fossato i ponti venivano costruiti in legno, erano ponti levatoi - *“ pontes levatorius cum serazineschis”* li definiva nel 1330 Galvano Fiamma - aprivano e chiudevano le sei porte medioevali di Milano, svolgevano allora una funzione trivalente: da un lato, quando erano abbassati servivano da legame, seppure sorvegliato, tra la città e la campagna, dall’altro, quando erano alzati non ostacolavano la navigazione dei barcheggi *“ usque Venetia”* e nel contempo contribuivano a proteggere la città dal nemico.

Nella seconda metà del Quattrocento mentre si costruiva il nuovo argine interno del fossato, ridotto in larghezza nel 1465, si adeguavano i ponti *“ ad facendum pontem levatorium”.*

Alla fine del Quattrocento, con il prolungamento del Naviglio della Martesana fino alla cerchia dei Navigli, fuori dalla cerchia dei Navigli, appaiono i primi ponti ad arco in pietra, testimoniati in città dall’unico esemplare scampato al piccone demolitore, quello bellissimo adiacente alla conca delle Gabelle in fondo a via S. Marco.

E quando lungo la riva interna del canale crescevano gli spazi destinati alla sosta dei materiali trasportati via acqua, sulla riva esterna veniva costruita la strada alzaia del Naviglio, una sorta di alter ego del naviglio . I ponti costruiti in quel periodo di feconda connessione tra barche e carri, di relazioni mercantili e sociali, perdevano le caratteristiche della precarietà e con il loro arco si ancoravano saldamente alle due sponde. L’unica eccezione, nei primi anni del Cinquecento, era il progetto del ponte retrattile, redatto da Leonardo da Vinci per la residenza del governatore francese di Milano Carlo d’Amboise, perché, anche se ubicato all’interno della cerchia dei Navigli, rappresentava il più sofisticato e originale sistema di sicurezza tra la dimora del governatore e il parco antistante separato da un corso d’acqua.

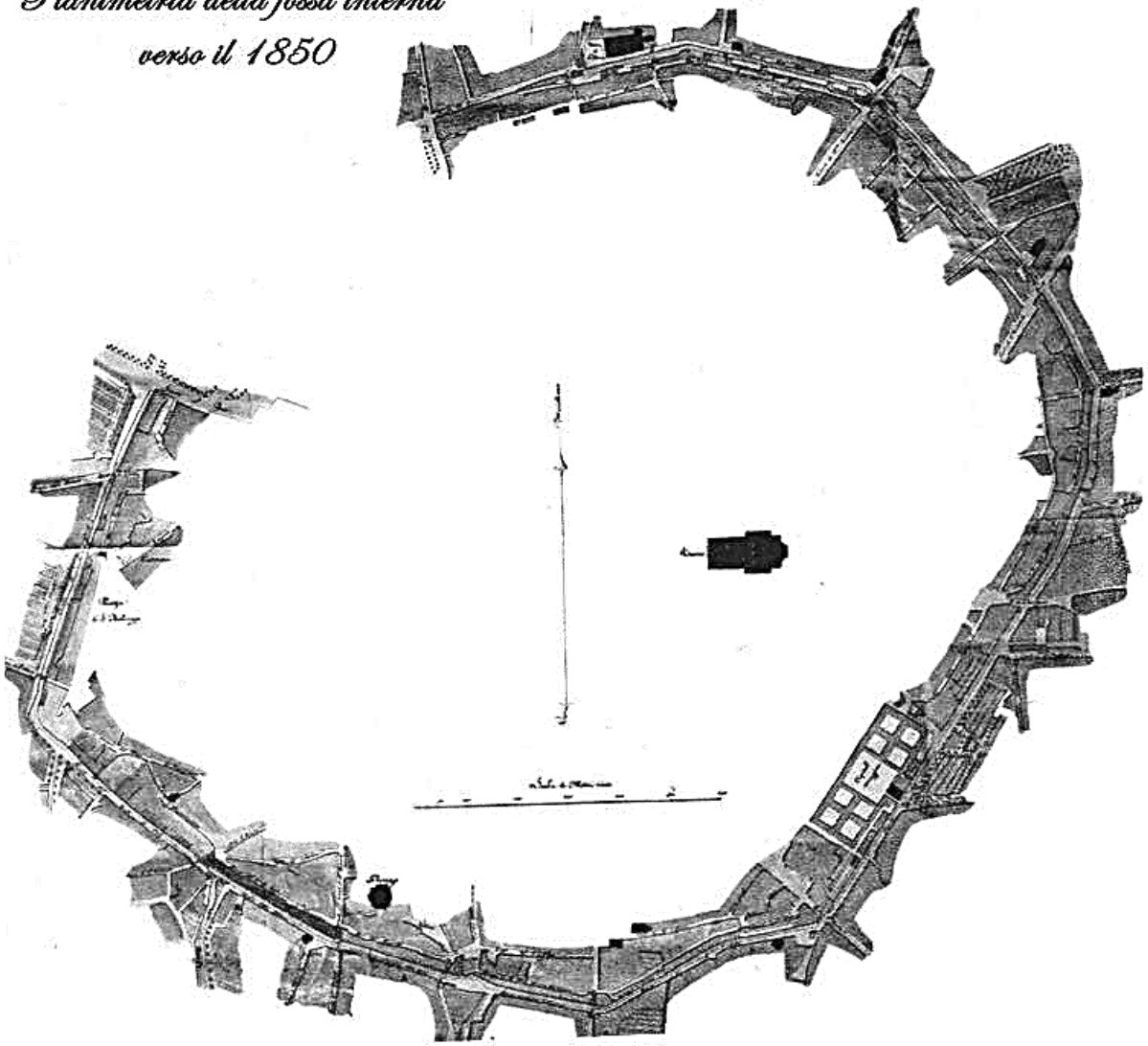
Un ponte in legno composto da piani scorrevoli, una invenzione tutt'ora affascinante rappresentata nel f. 260 v-b del Codice Atlantico.
I primi ponti ad arco interamente in cotto vengono costruiti a Milano nella seconda metà del Cinquecento, non sulla cerchia dei navigli, ma per accedere in città, superando il Redefossi, dalle sei porte storiche (Comasina, Nuova, Orientale, Romana, Ticinese e Vercellina) e dalle cinque porte ausiliarie (Tosa, Vigentina, Ludovica, Portello e Tenaglia). Erano ponti con una forte pendenza, la massima accettabile per l'ingresso delle indispensabili carovane di muli provenienti da Genova carichi di sale e di spezie.
Protetto dalle mura, il sistema di comunicazione terra – acqua, promosso dalla cerchia dei navigli, cominciava ad evolversi non più e non solo per le attività commerciali e artigianali nel processo di urbanizzazione delle sponde.
I ponti diventavano un riferimento urbano, ai ponti i milanesi si incontravano, sui ponti stavano, uno per giorno, mendicanti a turno, vendevano pianeti della fortuna. *"Il vento scompigliò quei foglietti verdi e gialli, e se li portava verso il fango della strada e verso l'acqua del canale",* notava Raffaele Calzini.
Ubicati in prossimità dei ponti, l'approdo ai magazzini delle sciostre, ai mulini, agli opifici, ai palazzi, rappresentava un ulteriore elemento di intermodalità tra l'acqua e la terra mentre, di fronte, l'alzaia sottopassava il ponte per facilitare la navigazione controcorrente dei barconi trainati dai cavalli.
Il ponte diventava il luogo dove era facile informarsi sulle "nuove" dell'altra metà del mondo , ossia della sponda esterna che sta oltre al canale.

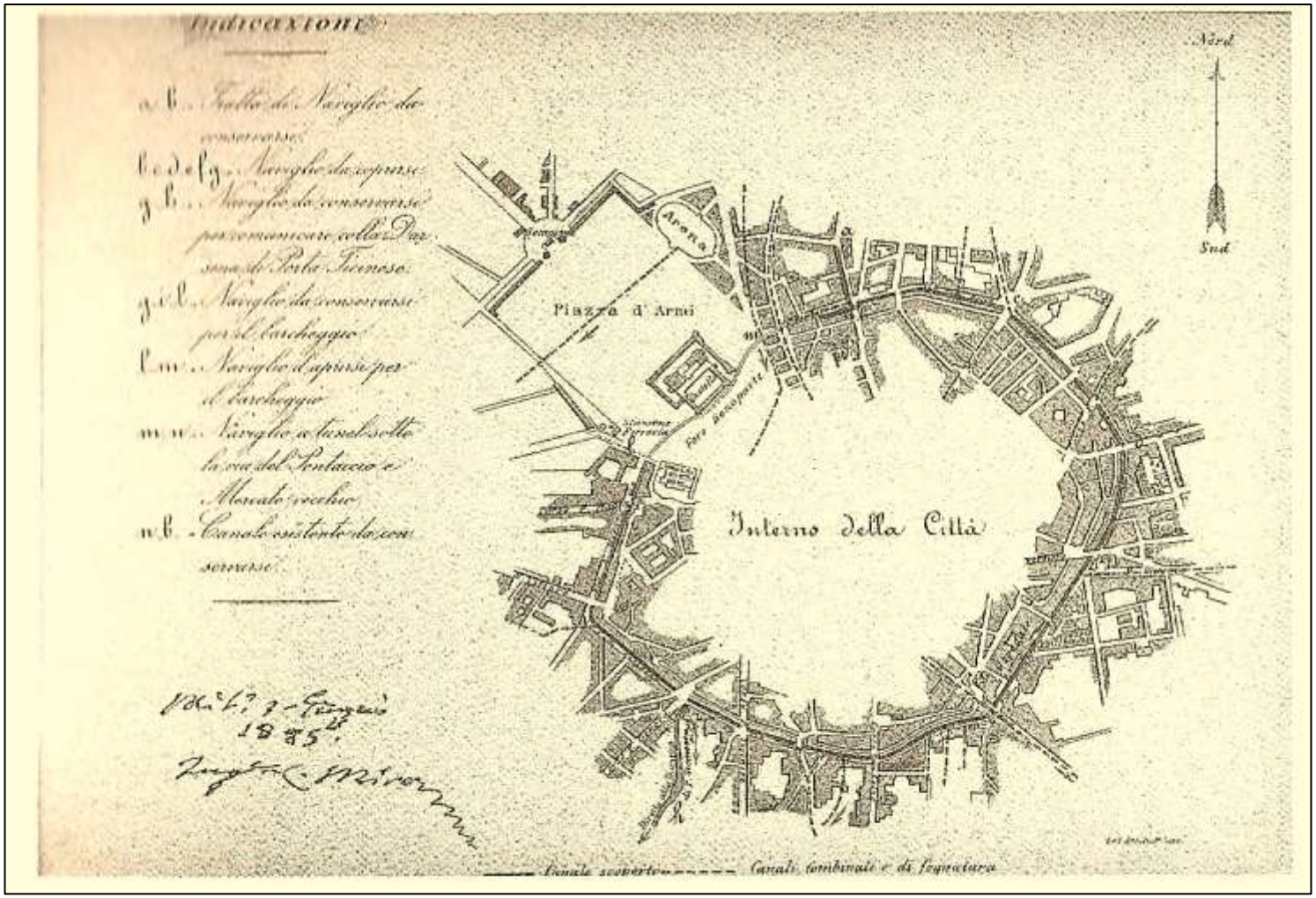
Il cammino della comunicazione sta attraversando oggi una svolta, una transizione epocale, ieri la cerchia dei navigli e i suoi numerosi ponti sono stati cancellati a vantaggio dei mezzi di comunicazione ad alta velocità. E' stato un misfatto a cui si deve porre rimedio. I ponti documentati da Guido Rosti appaiono oggi una testimonianza e un messaggio; testimonianza del grande intreccio comunicativo terra – acqua, e messaggio dell'opportunità iscritta nel tessuto storico culturale della città, di rivalutare in forme nuove il rapporto proficuo con la navigazione (turistica e per passeggeri), per riavere tutte le risorse che il naviglio alimentava e in aggiunta quelle creative della magnificenza civile, nella ricomposizione dei ponti, metafora della comunicazione della Milano di domani.

Empio Malara

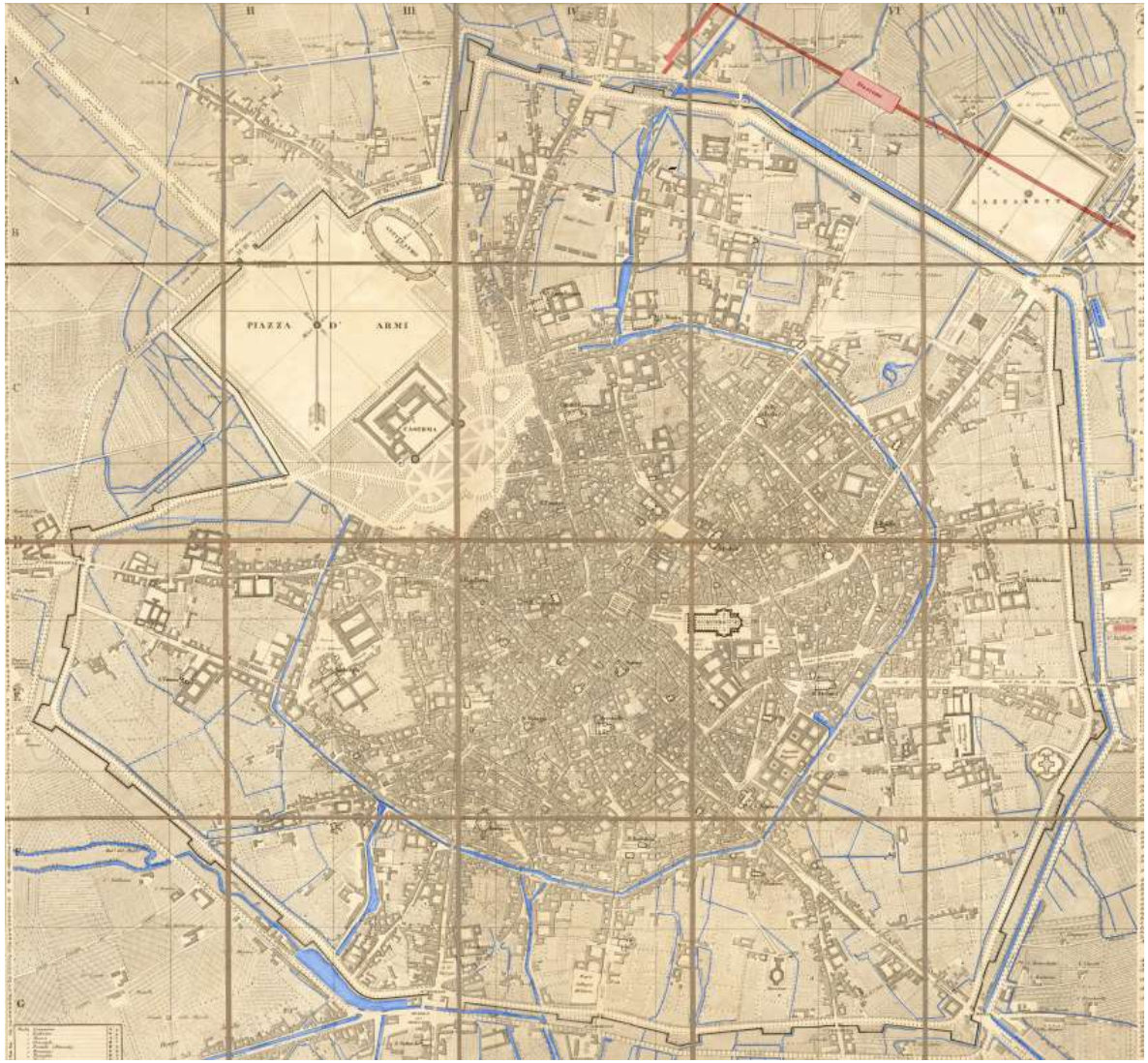
RITA SANDRINELLI: Via Francesco Sforza.

Planimetria della fossa interna
verso il 1850




Indicazioni
a b. Tratto di Naviglio da conservarsi
b c d e f g. Naviglio da coprirsi
g h. Naviglio da conservarsi per comunicare colla Darsena di Porta Ticinese
g i l. Naviglio da conservarsi per il barcheggio
l m. Naviglio d'aprirsi per il barcheggio
m n. Naviglio a tunel sotto la via del Pontaccio e Mercato vecchio
n b. Canale esistente da conservarsi
Nord
Sud
Arona
Piazza d' Armi
Foro Bonaparte
Interno della Città
Canale scoperto
Canali tombinati e di fognatura

La splendida carta di Milano del Brenna (1860), dalla quale si può, fra l'altro, rilevare la massima estensione storicamente raggiunta dal sistema idrico della città d'acque, più o meno nel 1829, per durare circa 100 anni fino alla copertura definitiva avvenuta nel 1929.



Nella bellissima carta del Lafrery del 1573 si possono individuare le Porte e le Pusterle che quasi sempre corrispondevano ai ponti di attraversamento dell'anello della Fossa Interna consentendo di passare attraverso le mura ed entrare nella città medioevale.

Le porte di Milano antiche ed antichissime

Corriere della Sera 3 maggio 1940

Non è senza una curiosità mista di simpatia che passando da via Carducci si volge lo sguardo alla pusterla di Sant'Ambrogio, testé ricostruita. Essa è venuta ad aggiungersi alle due porte che ancora ci ricordano la cinta fortificata della Milano medioevale: la Ticinese presso San Lorenzo, restaurata ottant'anni fa e i cosiddetti portoni di via Manzoni che costituiscono l'unica porta cittadina veramente autentica rimastaci di quell'epoca. Non che queste tre porte fossero le sole, allora, nè che anche prima non ve ne fossero state altre. V'erano state, e in altri punti e assai più vicine al centro, giacché la città era molto più piccola. Senza risalire alle sue remote e incerte origini o ai primordi del periodo romano, basta richiamarci all'età imperiale per trovare il perimetro urbano al limite delle « cantarane », coi varchi delle porte in corrispondenza delle chiaviche. Afferma Bernardino Corio che al tempo di Cesare e di Augusto queste porte erano sette; ma se rifacciamo il conto esse risultano otto.

Computi che non quadrano

La **porta Vercellna** s'apriva dove tuttora si vede l'antica torre del Monastero Maggiore sul corso Magenta, e le non lontane vie di Santa Maria alla Porta e di San Giovanni sul Muro ne conservano la chiara reminiscenza. **La porta Giovia,** dedicata in nome di Giove era là dove poi sorse il castello visconteo-sforzesco che anzi la incluse nella propria struttura e ancor oggi la lascia scorgere nell'arcone di passaggio dalla gran corte alla corte ducale. **La porta Comacina** occupava il posto di un tempio costruito in onore di Giano, e poiché la leggenda mitologica attribuiva a questi la divisione dell'anno nelle quattro stagioni, se ne trasmise la memoria in una chiesa eretta più tardi e chiamata San Giovanni alle quattro facce: doveva essere su per giù nell'attua le piazza Principessa Maria, in fondo, a via Broletto. **Porta Nuova** fu pure sostituita in seguito da una chiesa, quella di San Donino alia Mazza in contrada dei Bigli, dice il Corio, ma più probabilmente sull'incrocio della via Manzoni con le vie Montenapoleone e Croce Rossa. **Porta Orientale,** dedicata al Sole, era a San Babila, **porta Tosa** a Santo Stefano, **porta Romana** a San Clemente, **porta Ticinese** al Carrobbio. Posteriormente alla costruzione delle nuove mura, fu aperta una nuova porta, In quale ad onore di Sant'Ambrogio fu dai milanesi nominata **"l'Ambrosiana".** Qui il nostro storico è balzato di colpo all'allargamento delia cinta (avvenuto nel 1171, dopo lo scempio perpetrato dal Barbarossa) e alla ricostruzione delle porte **sui ponti della fossa interna**: le quali erette dapprima in legno, vennero poi riedificate in pietra da Azzone Visconti che vi appose la vipera marmorea.

Ma allora le porte si ridussero a sei, essendosi degradate a pusterle in porta Tosa e la Giovia perché avevano una sola torre: senonché la stessa fortificazione toccò anche alla Ambrosiana che, ora ben lo vediamo, ne aveva due. Grave smacco, in quanto, oltre a tutto, ogni porta sfoggiava un suo proprio vessillo, e le pusterle nessuno.
Le pusterle insomma erano sussidiarie e dipendenti delle porte, fiancheggiandole a una certa distanza che lo scrupoloso Corio si prese la briga di misurare a braccia. Naturalmente egli non mancò di enumerarlo, ma, a farlo apposta, ancora una volta sbaglia il conto, e in senso inverso, forse a compensare l'errore precedente. Aveva infatti registrato sette porte, ed erano otto; ora parla di dieci pusterle e se ne trovano nove: la Tosa, la Sant'Eufemia (poi detta porta Lodovica in omaggio al Moro), la Monforte, la Nuova (da non confondere con la porta omonima), quella di San Marco, poi chiamata porta Beatrice in ricordo della compianta sposa di Lodovico: quella degli Azzi, la Giovia, l'Ambrosiana e quella dei Fabbri. Non c'è dubbio: son proprio nove, e tanto più strana sembra la svista da parte d'un uomo che in quelle tali misurazioni aveva fin calcolato le fronti delle porte e delle pusterle per computarle a parte. Ma l'onesto Corio non aveva poi tutti i torti di confondersi in mezzo alla confusione altrui, come nel caso della costruzione del nuovo Broletto (stabilita nel 1228) di cui ciascuna porta doveva corrispondere ad una porta della città, *"alcune delle quali — egli avverte — sono dette porte benché siano solamente pusterle, come la Giovia e la Tosa, sebbene In niun tempo mai le porte siano state chiamate pusterle".* Di quelle porte del Broletto tre sussistono ancora: una in via Mercanti e due verso via Orefici, se pur non è una porta anche il Passaggio Duomo; ma erano sei e dovevano farvi capo altrettante strade, che invece crebbero a otto per favorire l'afflusso **dai sestieri** al centro della città e alla corte del Comune.

I "portinai" del Duecento

Un enorme lavoro di espropriazioni e demolizioni e rifabbriche, di cui il Corio porge idea citando minutamente con nomi e cognomi le case attraverso le quali le nuove strade dovevan passare. Una di queste (l'odierna via Cantù) conduceva " al Pasquaro, ossia piazza del tempio di San Sepolcro"; un'altra andava "al Verzaro, alla pusterla Tosa e al mercato delle trippe"; una terza "al tempio di Santa Tecla di sotto la Pescheria ", un'altra a San Fedele, un'altra ancora al macello di porta Vercellina. Ma i loro itinerari riescono ormai indecifrabili nel guazzabuglio dei luoghi mutati e dei nomi scomparsi.

Fu Inoltre statuito in quel tempo di eleggere diciotto cittadini a sorte e che dodici di essi concordi ne eleggessero sei altri, cioè uno per ogni porta, i quali a loro volta procurassero di sei mesi in sei mesi l'elezione dei propri successori.
I sei eletti, assistiti da due notai, erano Incaricati di "conservare presso di sé con buon governo tutti gli statuti della Repubblica, di dare opera affinché il podestà, i consoli e gli altri ufficiali avessero ad osservarli, di tener conto delle, entrate del Comune o di badare a che nulla si numerasse che prima non fosse stato trascritto nei loro registri".
Si nominarono pure dodici « servitori » ai cenni del podestà e della nuova corte, cioè due per ogni porta, col solo incarico di custodire 11 Broletto e dare i rintocchi con la campana del Comune, per il che ciascun di loro conservava presso di sè la chiave del campanile.
Quanto ai « portinai della città », ossia i guardiani delle porte esterne, si deliberò che fossero pur scelti a sorte, che la loro abitazione, fornita dal Comune, fosse contigua alla porta loro assegnata, che non dovessero assentarsi « se non per giusto impedimento, per soddisfare a cagion d'esempio ai doveri di religione, od eseguire i comandamenti del podestà », e che « non potessero per alcun modo pigliare per sè, nè per la moglie, nè per i figliuoli, nè per altri, cosa alcuna dai conduttori di fieno, legne, pietre, tegole, rape, paglia, uve; né appropriarsi pane che fosse destinato al prigionieri »...
Erano i primi gabellotti o « burlandott », insomma i dazieri, poi trasferiti ai varchi della nuova e più ampia cinta, quella dei bastioni spagnoli, dove le porte presero altra forma, assunsero altri nomi ed ebbero anche figura e significato d'archi trionfali, come quello di porta Ticinese dedicato al vincitor di Marengo, o quello di porta Comacina (ora Garibaldi) che in onore di Francesco I d'Austria «I negozianti di Milano eressero - quantunque poca volontà ne avessero»... Più tardi alcune di queste nuove porte (la Magenta, la Lodovica, la Genova) furono demolite e anche le altre perdettero lo loro funzione rimanendo solo come elementi decorativi. finché oggi, smantellati i bastioni e abolito il dazio, la più vasta ma simbolica cinta cittadina è svanita nella remota periferia.

I sei sestieri e le trenta contrade

Secondo uno studio del Prof. Alessandro Colombo, pubblicato nel 1935 dalla Famiglia Meneghina, ecco la possibile situazione dei Sestieri e dalle porte o pusterle che avevano l'accesso dai ponti sul fossato

Sestiere Di Porta Nuova

- *Contrada dei Rost(r)i "Capitana"*
- *Nobile Contrada dei Bossi*
- *Contrada degli Andegari*
- *Contrada della Spiga*
- *Contrada della Mazza*

Sestiere Di Porta Orientale

- Nobile *Contrada delle Farine*
- *Contrada dell'Agnello*
- *Contrada di Bagutta*
- *Contrada della Cerva*
- *Contrada del Verzario*

Sestiere Di Porta Romana

- *Nobile Contrada della Cicogna*
- *Contrada del Falcone*
- *Contrada del Brolo*
- *Contrada delle Capre*
- *Contrada del Fieno*

Sestiere Di Porta Ticinese

- *Nobile Contrada S. Ambrogio*
- *Contrada della Lupa*
- *Contrada delle Cornacchie*
- *Contrada della Vetra*
- *Contrada del Torchio*

Sestiere Di Porta Vercellina

- *Nobile Contrada della Rosa*
- *Contrada Morigi*
- *Contrada del Nirone*
- *Contrada della Porta*
- *Contrada della Piscina*

Sestiere Di Porta Comacina

- *Nobile Contrada del Cordusio*
- *Contrada del Rovello*
- *Contrada del Campo*
- *Contrada dei Fiori*
- *Contrada dell'Orso*

N.B. Alla contrada dei Rost(r)i , sia perché centrale, sia perché sede del governo (Broletto Novo) e, in caso di mobilitazione luogo di adunanza delle forze militari cittadine, spetta la qualifica di "Capitana". Alle altre di ogni sestiere che le fanno da corona viene applicato il titolo di "Nobili"

Planimetria generale
I 24 ponti della fossa interna prima della copertura
Incoronata
Gabelle
Castelfidardo
Borgo Nuovo o Marcellino
S. Teresa
Montebello o Medici
P.Ta Nuova
S.Marco
S. Andrea
Beatrice
P.Ta Orientale
Sirenette
S.Damiano
Porta Vercellina
S. Ambrogio
Porta Tosa o Vittoria
Via Laghetto
Fabbri
Olocati
Annunciata o dell'Ospedale
P.ta Ticinese
Della Chiusa o Pioppette
P.ta Romana
S.Celso

I 24 ponti della fossa interna prima della copertura del 1929: quadro d'insieme

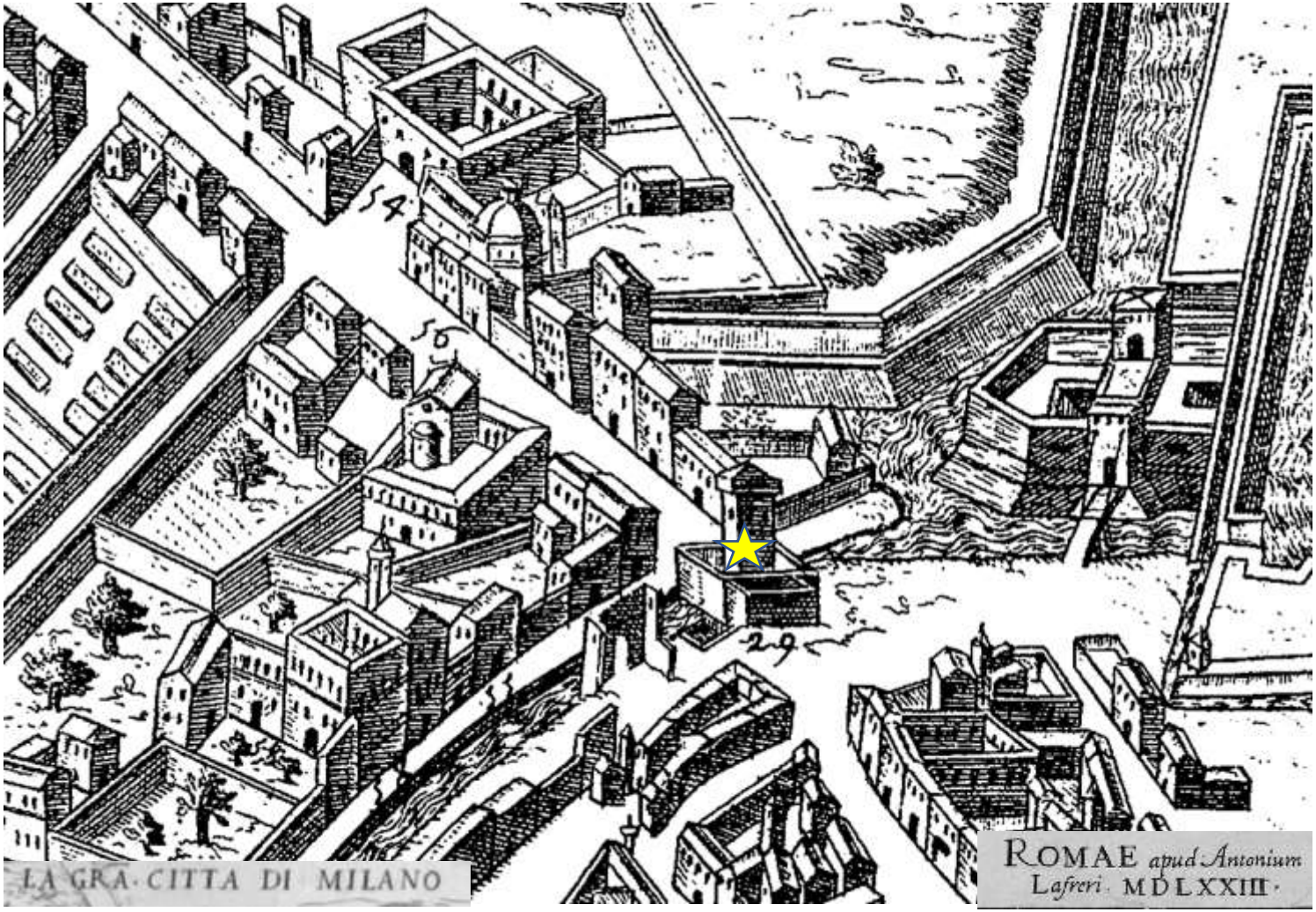
PonteIn	Funzione	Mat. Costruzione	Alzaia sottopasso	Prima struttura	Rifacimento	Porta o Pusterla	Note
Porta Vercellina	Carrabile	muratura	no	XII sec		Porta	
S. Ambrogio (S.Vittore)	Carrabile	muratura	no	XII sec	1939	Pusterla	
Fabbri	Carrabile	muratura	no	XIVsec	1900	Pusterla	Modificato tra il 1860 ed il 1883
Olocati (Vallone)	Carrabile	muratura	no	quattrocentesco			
P.ta Ticinese	Carrabile	muratura	si	XII sec	1861	Porta	Ringhiera artistica in ferro fuso
Della Chiusa (Pioppette)	Carrabile	muratura	si	XII sec	Ottocentesco	Pusterla	
S. Celso	Carrabile	muratura	si	1496	1827	Pusterla	Ringhiera artistica in ferro fuso
P.ta Romana	Carrabile	muratura	no	XII sec	XVIIIsec	Porta	Stata Di S. Giovanni Nepomuceno
Annunciata (Dell'Ospedale)	Carrabile	muratura	no			Ingresso Ca' Granda	
Via Laghetto	Pedonale	muratura	no	1860			
P.ta Tosa (Vittoria)	Carrabile	muratura	no	XII sec		Pusterla	
S. Damiano (Monforte)	Carrabile		no	XII sec		Pusterla	
Sirenette	Pedonale	Ferro	no	1842			Ora al Parco Sempione
P.ta Orientale	Carrabile	muratura	si	XII sec	demolita 1818	Porta	
S. Andrea	Pedonale	muratura	no			Pusterla	
P.ta Nuova		muratura	no			Porta	
Beatrice	Pedonale	muratura	no	1200	Demolita 1860	Pusterla	
Borgo Nuovo (Marcellino)	Pedonale	muratura	no			Pusterla	
S. Marco	Carrabile	muratura	no			no	
Montebello (Medici)	Pedonale	Ceppo dell'Adda	no			No	
S. Teresa	Carrabile	muratura	no			No	
Castelfidardo	Carrabile	muratura	si			No	
Incoronata	Pedonale	Ceppo dell'Adda	No	Fine 1400		No	Tutt'ora esistente
Gabelle	Carrabile	Ceppo dell'Adda	si			No	Tutt'ora esistente

Ponte di Porta Vercellina

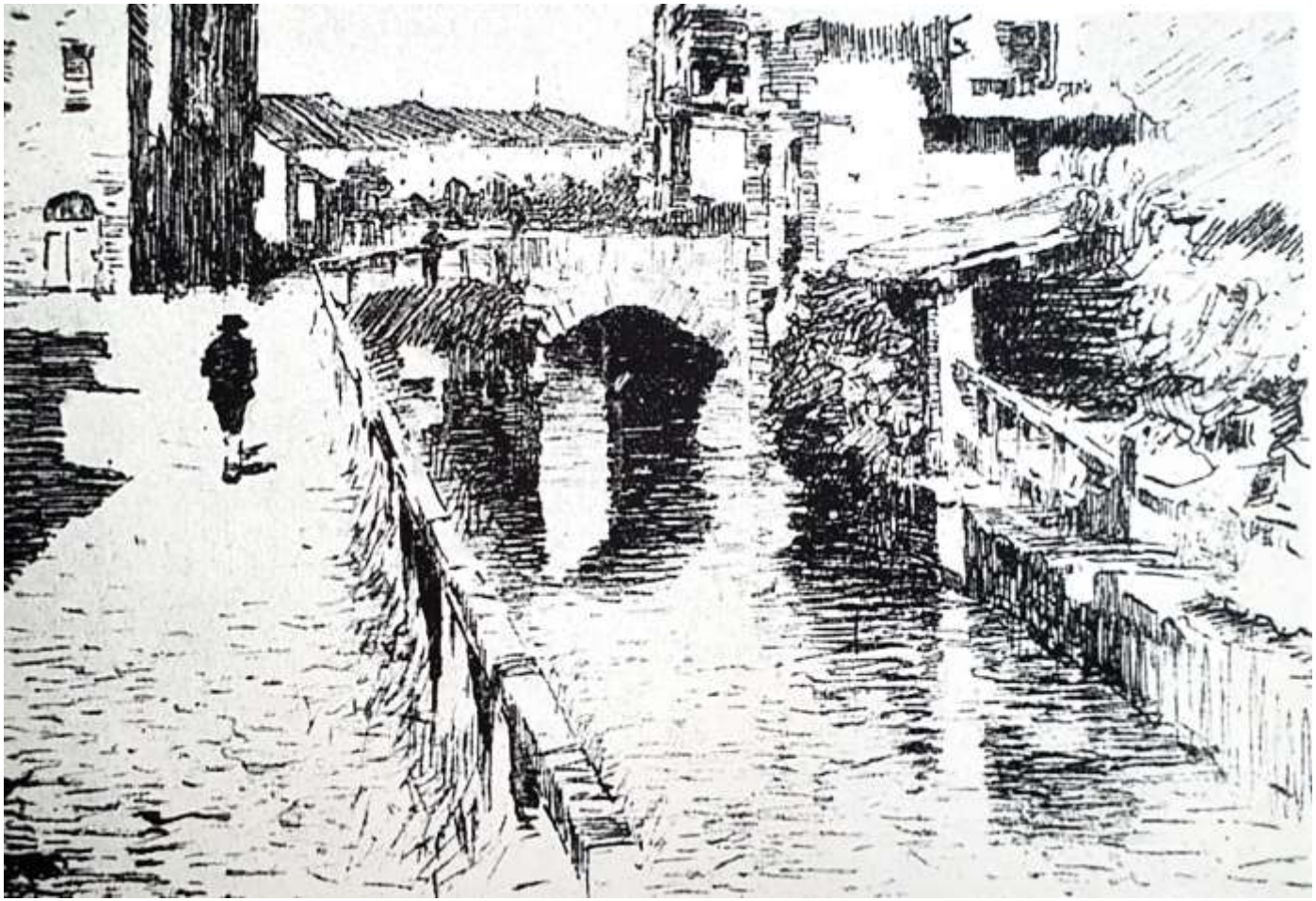
Il ponte dell'allora Corso di Porta Vercellina scavalcava il Naviglio di S. Gerolamo e la strada alzaia che lo affiancava ed è già presente nella carta del Lefrery del 1573. Oggi la strada si chiama Corso Magenta ed incrocia Via Carducci dove scorreva il ramo del Naviglio che dal Castello raggiungeva la conca di Viarenna

29 - Porta Vercellina

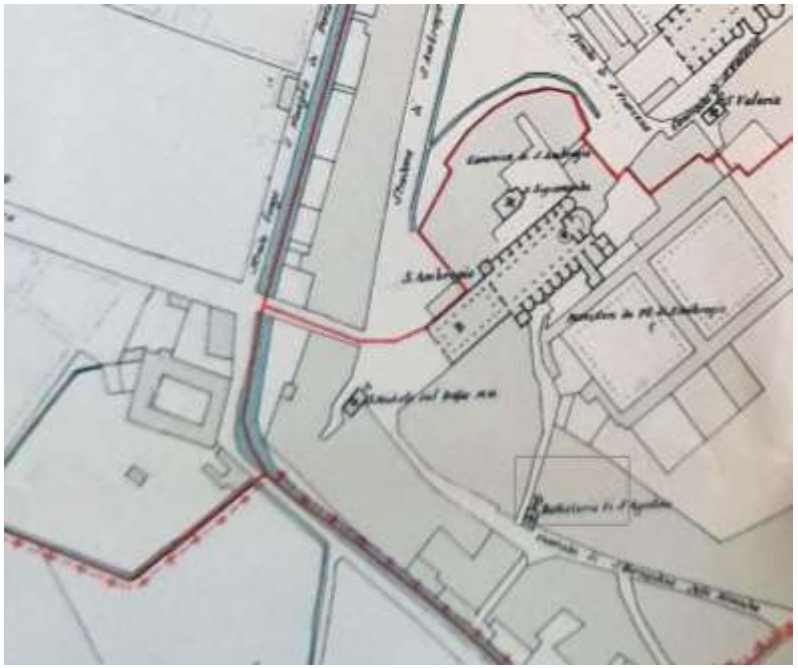
56 - S. Maria delle Grazie



Il Naviglio di S. Gerolamo al ponte di Porta Vercellina



Il Naviglio di S. Gerolamo al ponte di Porta Vercellina



Ponte di S. Ambrogio (o di S. Vittore)

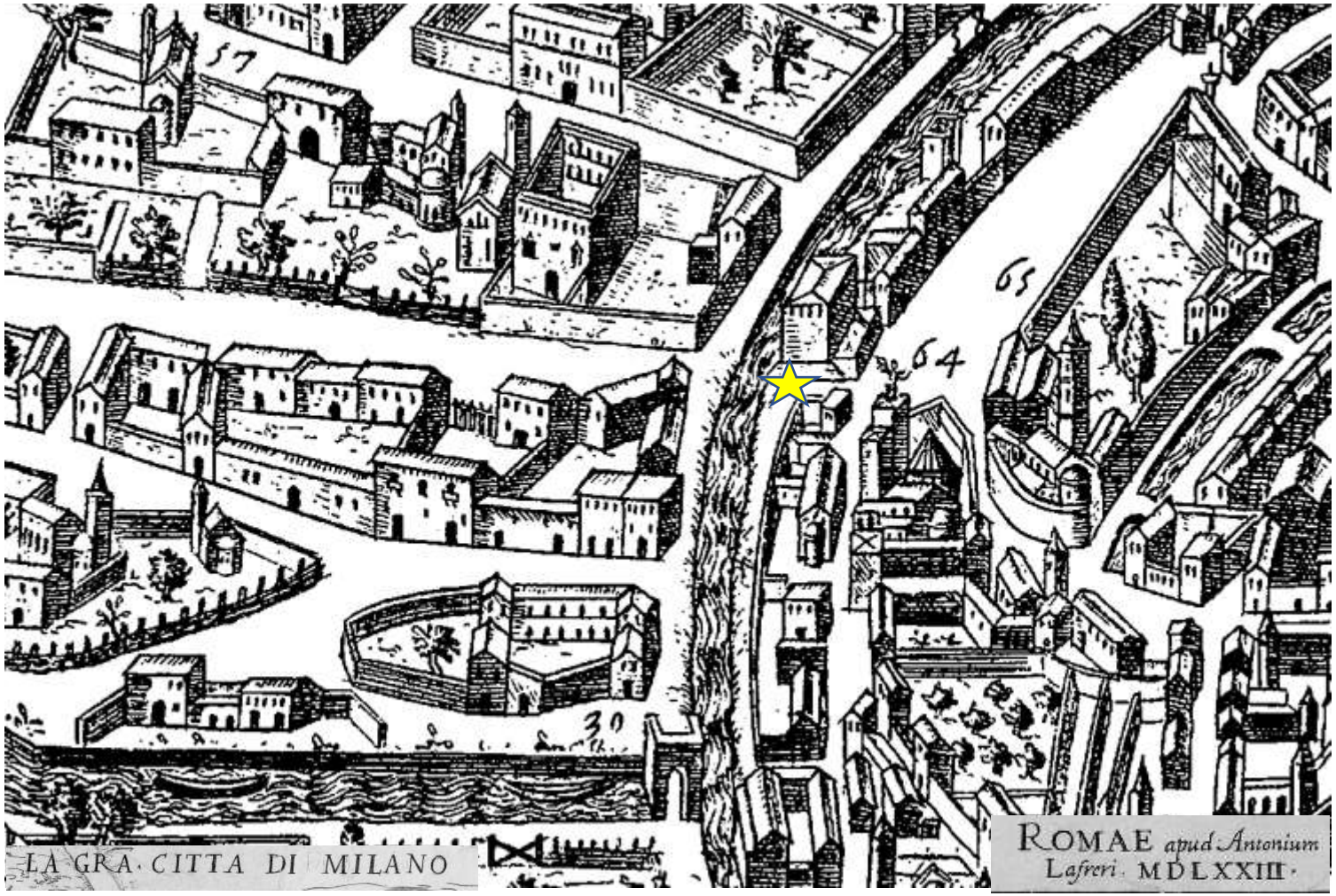
Il ponte della Via S. Vittore scavalcava il Naviglio di S. Gerolamo per congiungerla con la Basilica di S. Ambrogio e la retrostante basilica di S. Francesco ora scomparsa attraverso il passaggio della Pusterla di S. Ambrogio (o Ambrosiana).

La strada proseguiva allora verso destra per via S. Bernardino delle Monache oggi Via Lanzone.

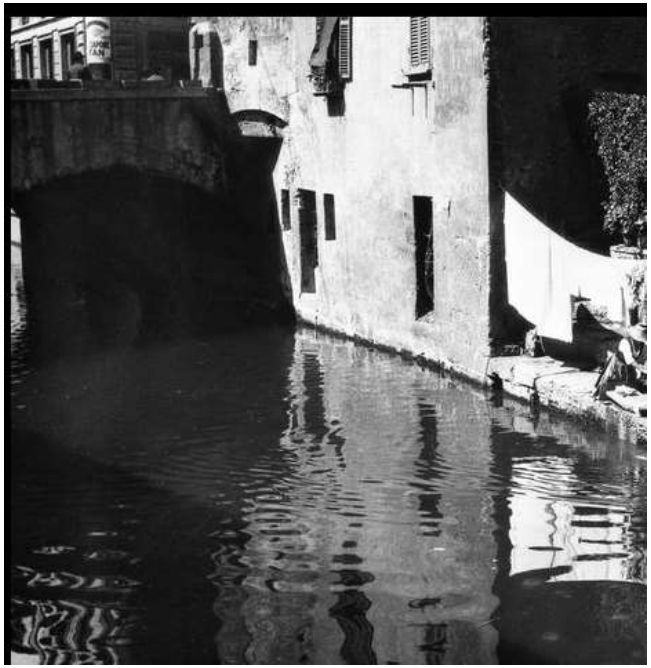
Interessante notare che nella carta del Lafrery (1573) il ponte non esisteva e neppure la relativa pusterla che quindi è stata presumibilmente aperta solo successivamente nelle mura medioevali.

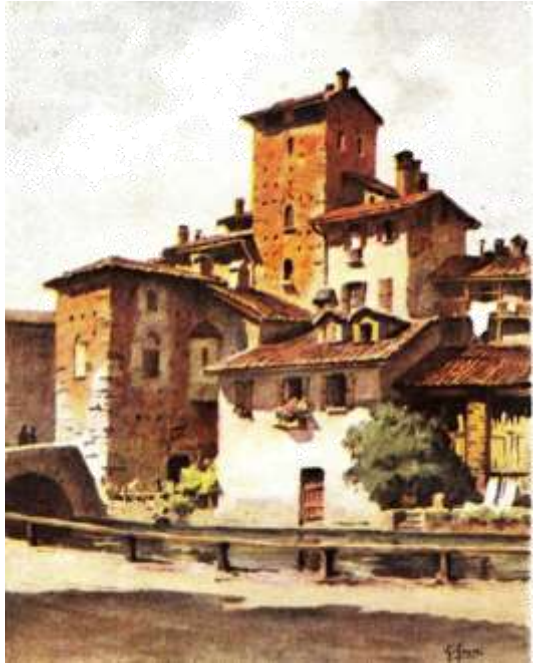
64 – S.Ambrogio

65 – S. Francesco



La pusterla che vediamo oggi non è altro, per la gran parte, di una ricostruzione novecentesca (più precisamente intorno al 1939) di una vecchia porta aperta in un secondo tempo come varco nella cinta muraria medioevale per agevolare il transito. Nelle due torri in laterizio, di diversa altezza si sono riutilizzati materiali originali (le imposte di un arco, conci in pietra della torre più alta, trovati in sito).



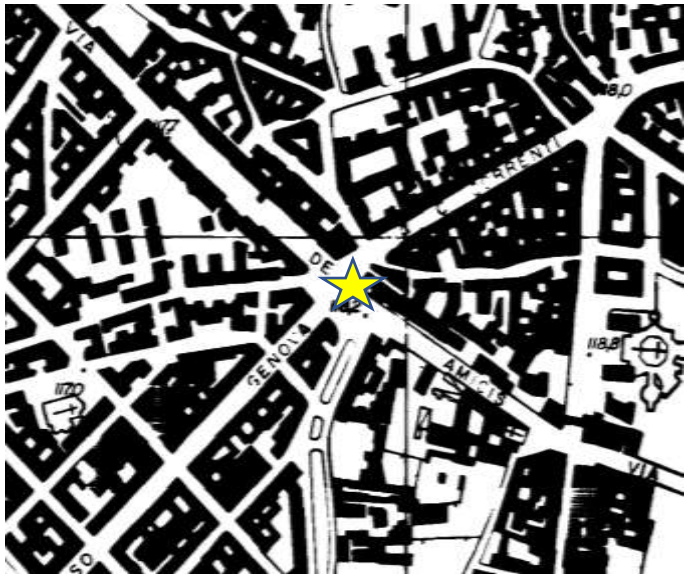


Giannino Grossi
La Pusterla dei Fabbri

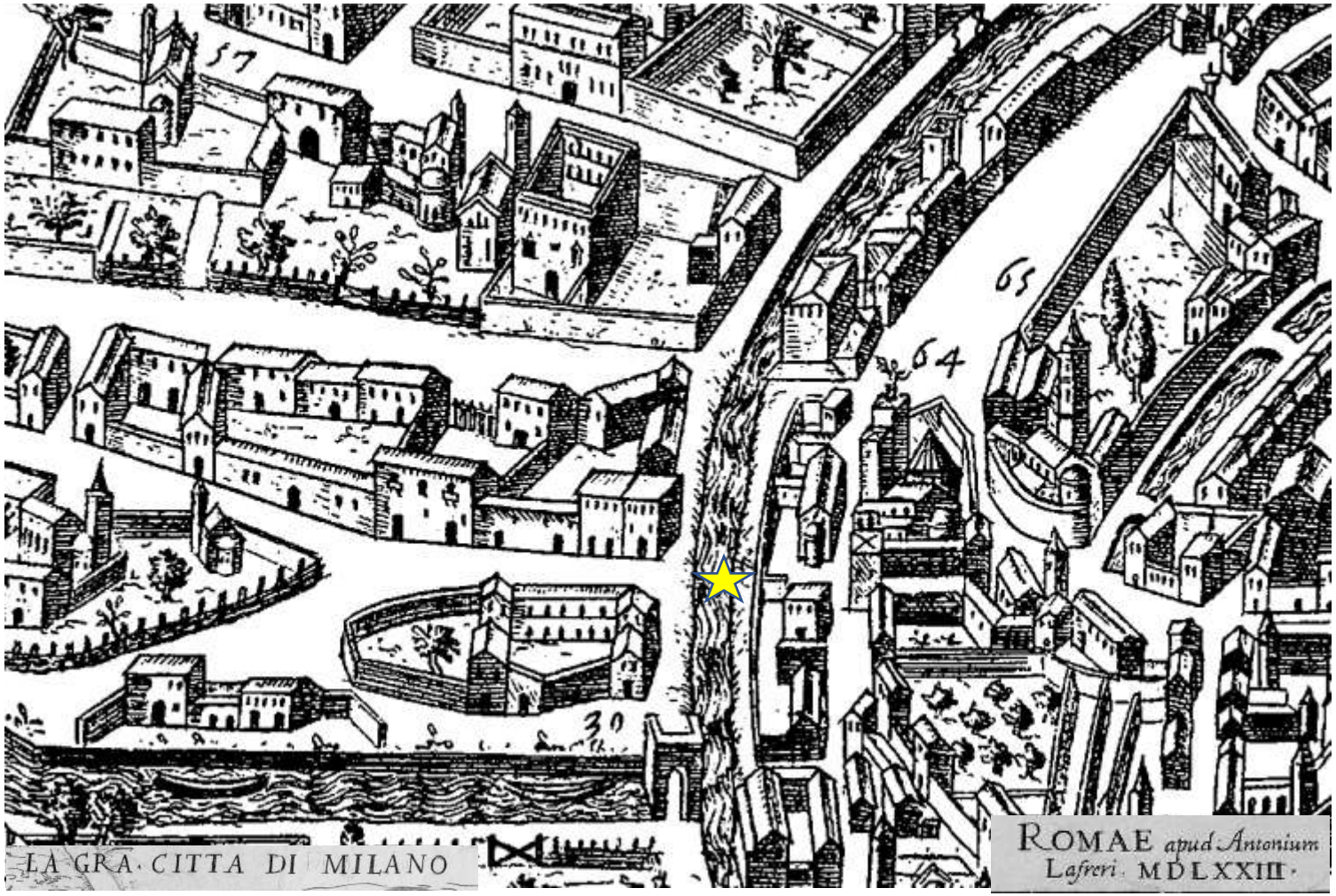
G. Moretti
Antica porta al ponte dei Fabbri

Ponte dei Fabbri

Dove oggi vi è piazza Resistenza Partigiana, in un primo tempo e fino a circa la fine dell'800 il ponte dei Fabbri consentiva alla via S. Calogero (che costituiva inizialmente anche quello che poi sarà l'ultimo tratto di Corso Genova), di attraversare la Fossa interna e di proseguire per la contrada di S. Simone (oggi via Cesare Correnti) verso il centro. Nelle planimetrie allegate si può ben vedere la situazione allora esistente e la localizzazione odierne, mentre nella pagina che segue si può osservare la struttura originaria del ponte e della relativa omonima Pusterla durante questa prima fase di assetto urbanistico.



64 - S. Stefano


57
65
64
30
LA GRA. CITTA DI MILANO
ROMAE apud Antonium
Lafreri. MDLXXIII.

In seguito alla demolizione di molti edifici a sud della Via S. Calogero (e della nuova Via S. Vincenzo) tra il 1860 (carta del Brenna in alto) ed il 1884 (cartina in basso) si ridisegna profondamente questa zona andando a realizzare il Corso di Porta Genova che sovrapponendosi all'ultimo tratto di Via S. Calogero sbocca anch'esso nello slargo citato che oggi origina Via Cesare Correnti.
Contemporaneamente per creare spazio indispensabile viene demolita la Pusterla dei Fabbri. A seguito di ciò anche il vecchio ponte dei Fabbri originario non è più sufficiente e viene affiancato da un nuovo ponte provvisorio dedicato a Corso di port a Genova, in legno in attesa che la piazza possa assumere una struttura definitivamente omogenea.

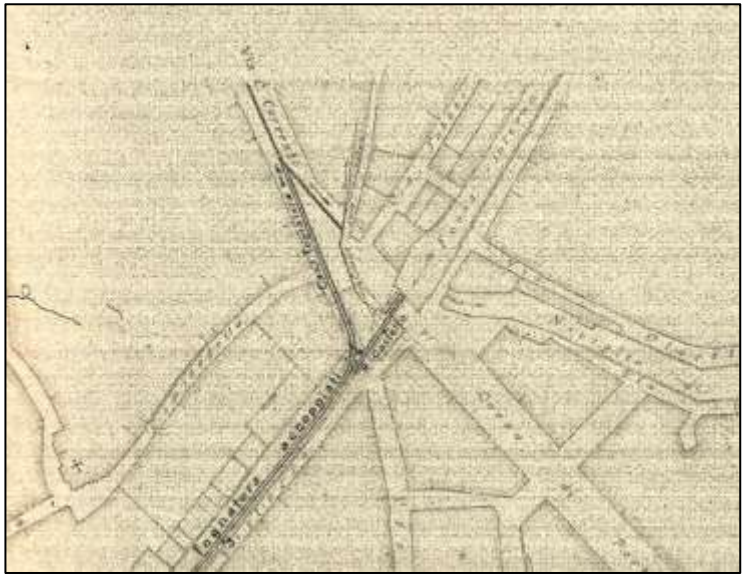
Tale possibilità potrà verificarsi poco dopo in occasione della soppressione, mediante interramento, del Naviglio di San Gerolamo (1892), al cui interno venne realizzato un condotto per mantenere la continuità della Roggia Castello.
L'intervento termina nei pressi del ponte degli Olocati appena dopo i due ponti in questione e comprende la direttrice di Corso di Porta Genova (come si vedrà nella planimetria delle pagine seguenti).
Pertanto con quest'opera, completata nel 1895, sono stati soppressi sia il ponte dei Fabbri che quello in legno, sostituiti entrambi dall'interramento del naviglio.

In queste immagini si può vedere chiaramente la presenza dei due ponti affiancati l'uno antico in pietra e l'altro in legno, con una struttura evidentemente provvisoria in attesa degli interventi di ridisegno complessivo della Piazza.

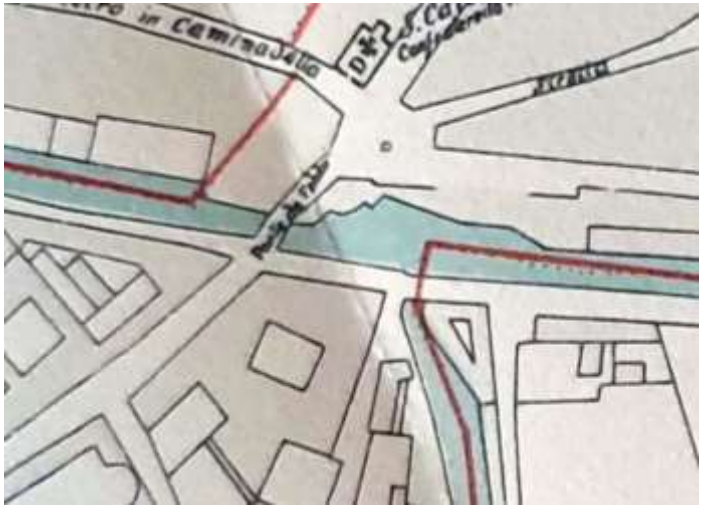
CORRIERE DELLA SERA

L'altro progetto che vuole una sollecita esecuzione è la chiusura del Naviglio da piazza Castello fino a porta Genova. Cesserà allora lo sconcio di quel ponte di legno che è divenuto indegno del corso Genova. La chiusura di questo tronco del Naviglio fu già da tempo promessa dal Sindaco a' nemici della fossa interna. Ora il Sindaco si mostra risoluto a mantener presto la promessa.

E' interessante notare nell'articolo del Corriere della Sera del 13/10 /1979 che si è finalmente decisa la chiusura del Naviglio di San Gerolamo fino a Porta Genova facendo così cessare lo sconcio di quel ponte di legno che è divenuto indegno di Porta Genova! Come visto in precedenza la chiusura verrà ultimata nel 1892.

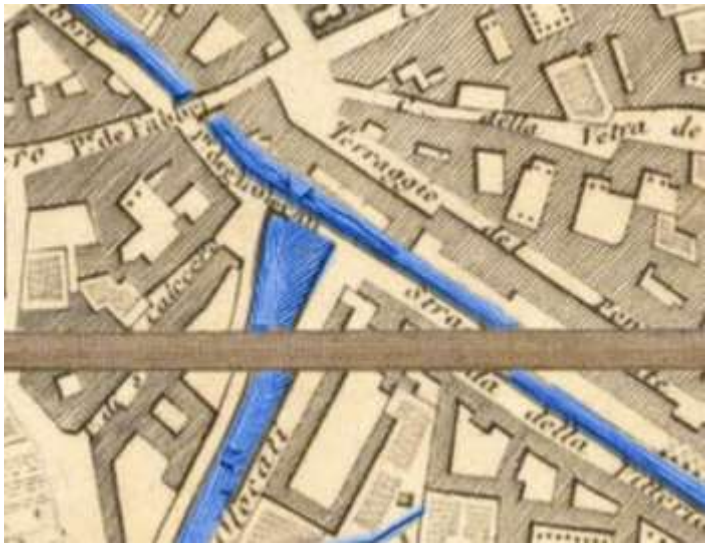


Nella planimetria sovrastante si può rilevare la copertura del Naviglio di S. Gerolamo ultimata nel 1895 che arriva fino all'ormai sparito ponte dei Fabbri e dell'adiacente in legno, ed il ponte degli Olocati ancora per pochi anni esistente. Nella foto accanto presumibilmente dei primi del '900 (comunque anteriore al 1929) si nota con evidenza il manufatto che ha inglobato i due ponti e lo sbocco della canalizzazione della roggia Vittoria che si immette nella residua Fossa interna. Sopra il manufatto un tram proveniente da Corso Genova si dirige verso via Cesare Correnti e via Torino. Subito a fianco del fotografo, invisibile, il ponte degli Olocati e la derivazione per la Conca di Viarenna funzionante fino al 1929 anno nella copertura. La conca venne poi definitivamente interrata nel 1939

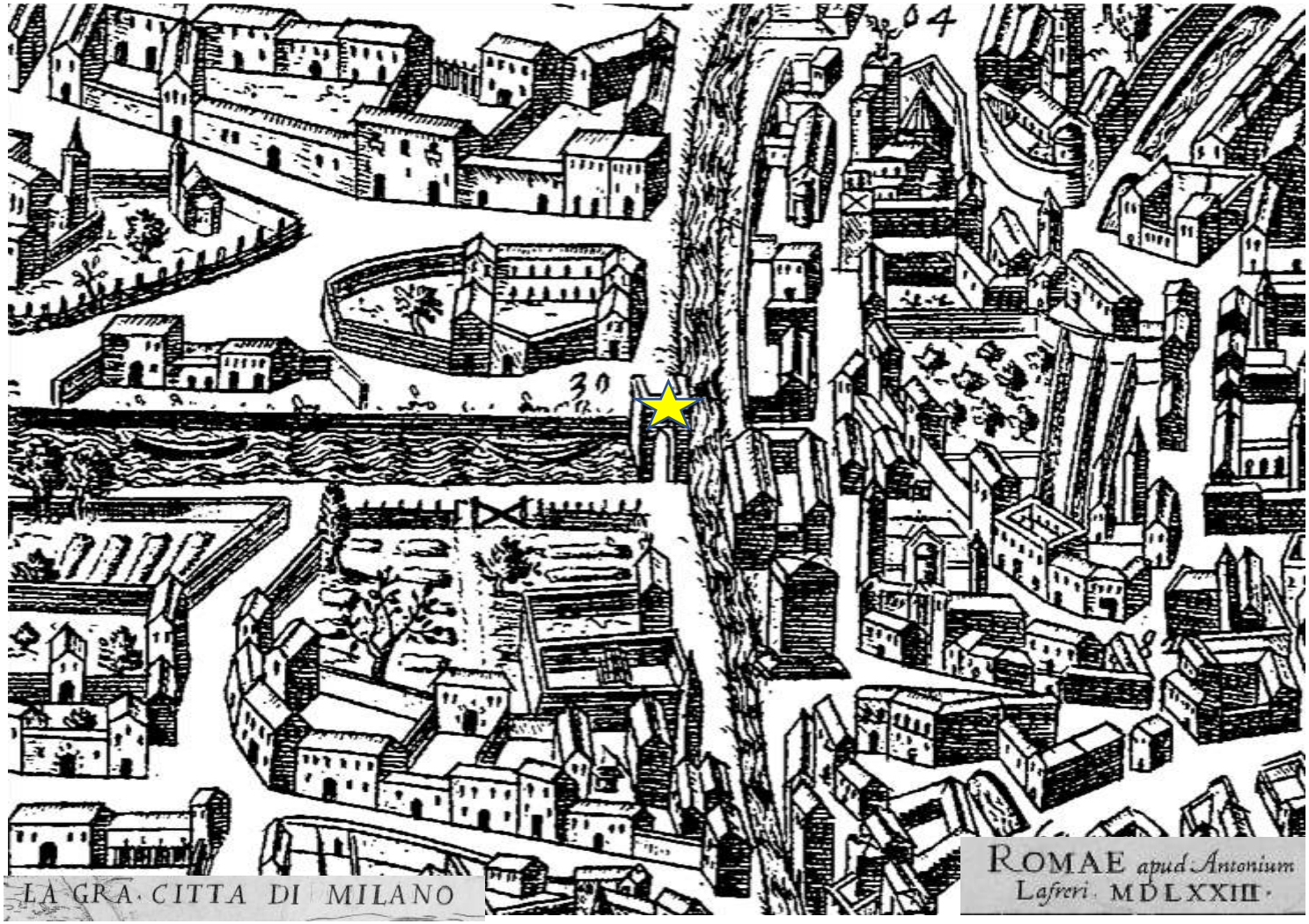


Ponte degli Olocati

Il ponte scavalcava il Naviglio Vallone che proveniva dalla Conca di Viarenna e che qui si immetteva nella Fossa Interna consentendone il proseguimento dell'alzaia. Nella carta del Lefreri viene chiamato Ponte di S. Caterina. Una delle svariate ipotesi circa il nome riguarda la famiglia degli Olocati mercanti d'oro e di seta. La Conca era la porta d'ingresso nella città per i barconi provenienti dal Ticino e qui vi era la confluenza nella cerchia. Osservando con attenzione la fotografia in basso a destra nelle prossime pagine, si intravede dietro al ponte un'edicola che è tuttora esistente e può fare da riferimento per il lettore. Era qui presente la Torre dell'Imperatore.



30 – P.te di S.ta Caterina



CAM
CAM

Angelo Inganni, il Naviglio della Vittoria

Questo snodo era, dal punto di vista idraulico, estremamente importante in quanto qui si univano le due opposte correnti provenienti da un lato da S. Marco e dall'altro dal Naviglio di S. Gerolamo (Via Carducci) e dal Castello per confluire sotto il ponte degli Olocati nella Conca di Viarenna e quindi in Darsena come stanno operando i barcaioli nel quadro di Inganni.

Il ponte degli Olocati sul Naviglio Vallone

Ponte degli Olocati

II ponte non c'è più, ma resta ancora il mistero sul nome “Olocati „

Corriere della sera del 24/12/1934

Alex

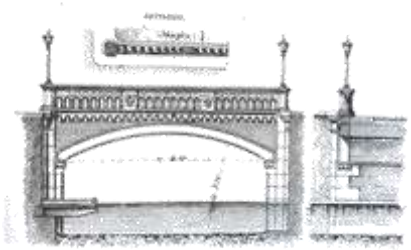
Cera una volta, — In un quartiere abbandonato, primitivo, melanconico e poverissimo di Milano, un canale che dalla darsena di porta Ticinese conduceva al Naviglio nel punto dove oggi incomincia il corso di porta Genova.Lo ricordiamo benissimo il quartiere, mai sicuro di notte e fecondo di fatti leggendari fra la via Vallone e quella degli Olocati: lo ricordiamo anche per un certo fabbricato che, nonostante l’estrema decadenza, conservava un aspettò diantico arnese di guerra. Era forse un avanzo di fortificazioni avanzate messe a guardia del canale da cui passavano specialmente le barche del Verbano dirette al « Laghetto », che ora è un piazzale in fervore d'opere di rinnovazione a fianco dell'Ospedale Maggiore. Un tempo era il porto, per dir così, della fabbrica del Duomo. Quell’edificio d’aspetto militare per tornare alla via Olocati, si specchiava nelle acque non sempre limpide del Naviglio, con effetti pittoreschi non privi di grazia specialmente nell’ora dolce del tramonto, quando le tinte si fan morbide, i contorni più dolci e i cenci sembrano porpore regali. E' un peccato che nessuno abbia mai fatto caso a questo-rudere di tempi lontani: cosi avvenne quel che suole in casi simili succedere. Un giorno il solito viandante, che ha un certo spirito d’osservazione s’accorse che il profilo vigoroso e maschio di quella bicocca non tagliava più il cielo con le sue linee rette; era scomparso umilmente come un povero vecchio sfinito dai mali: e se ne era andato senza lasciar rimpianti. Un colpo deciso lo aveva ricevuto quando gli avevano tolto di sotto l'acqua del canale. Senza di quella, la sua ragion d’esistere — come effetto pittorico — era venuta a mancare; e la sua decrepitezza appariva in tutto l’orrore. Fu sacrificato nel giro di pochi mesi. Un tal castelletto faceva parte probabilmente di un sistema difensivo al di fuori delle mura: poiché sappiamo che la zona tra il Naviglio e il Redefossi, anche prima della costruzione dei bastioni, formava un campo fortificato e trincerato per tenere in rispetto i nemici di fuori e chissà, forse anche quelli di dentro. Già la stessa parola Vallone può far pensare a un Valium, cioè a un'opera difensiva: mentre il ponte degli Olocati ha un nome che — per ragioni di etimologia — può dar molto filo da torcere ai competenti; insieme con l’inesauribile — per la, ricchezza d'ipotesi — Bagutta, il misterioso Quadronno, l’enigmatica Brisa e altri di questo stampo.

Olocati sarà una storpiatura di qualche antica denominazione, ma così come ora è, si prestò bene per diventare un cognome; in tal senso l'interpretarono i mille facitori di libri sulle vie milanesi. Una famiglia Olocati — bisogna convenirlo — c'era a Milano. Non era illustre nelle armi e nel giure, come gli Omodei, di cui ammiriamo i ricordi marmorei solennemente posti nella vicina chiesa di Santa Maria della Vittoria: era una famiglia di facoltosi mercanti d'oro e di seta abitante nella parrocchia di Santa Maria al Circolo cioè in via Circo e che molto tardi, nel Settecento, si trasferì a San Lorenzo. Per quanto qualche genealogista ne derivi il nome da hic locatus cioè «messo qui», probabilmente esso invece deriva da una località. Anche qui brancoliamo fra le tenebre della preistoria. Qualche etimologista del buon vecchio tempo, tirò fuori gli Olocausti: martiri cristiani sacrificati dai paganesimo. Con molti prudentissimi « forse », il nome risale ad una antichità impressionante: forse preromana: Olocati ha la stessa radice di Olona, la quale non passava lontano. Nome di luogo, allora, risalente agli stanziamenti gallici e tenacemente radicato al suolo; trasformato nei secoli da pronunce diverse, pervenne fino a noi attraverso a un nome di famiglia. E' una pura ipotesi buttata a caso nella speranza che qualche verità ne nasca. Sarebbe dunque il luogo che diede il nome alla famiglia, e non questa al luogo? Nel medio evo questi luoghi, abbandonati dopo la distruzione dell'Arena, s'erano mutati in terre coltivate e in prati noti col nome di Brera, o Braida, di Monte Volpe, che andava fino a San Vincenzo in Prato, ed era di proprietà del Monastero maggiore. Ma l'apertura del canale, avvenuta nel secolo XIV, e la conca di Viarenna sistemata assai più tardi, animarono il sito eccentrico ed isolato e così si formò questo quartiere, umile quartiere di barcaioli, di gabellieri e forse anche di contrabbandieri e di ladroncelli. Dal ponte degli Olocati, sotto 11 quale sfilavano lente le barche fino all'ora di notte quando le guardie tiravan le catene attraverso il canale e fumavano i comignoli delle casette basse all'ora della cena, dal ponte degli Olocati come da un'altura si vedeva profilarsi il rustico borgo di San Calocero con il palazzetto dell'Arcivescovo. Più in qua la pusterla dei Fabbri con un altro ponte sul Naviglio di San Gerolamo. Un'carro entrava dalla pusterla: un frate in ritardo affrettava il passo sulla strada di San Gerolamo solitaria per raggiungere il suo convento, presso la porta Vercellina, dove oggi s'apre un ridente quartiere signorile e dove era la vigna di Leonardo. Cosi durò, per più secoli questo aspetto fra rustico e cittadino; finché sorse il nuovo corso di porta Genova, fin che il Naviglio fu coperto; e allora anche la via Vallone e la via Olocati diventarono un anacronismo. Ma in questo fervido secolo ventesimo molte cose abbiamo visto mutarsi: nella nebbia vinta dal fiammeggiare di mille lampade elettriche sfumano via lembi di passato; mentre gigantesche armature di edifici moderni in costruzione segnano con l'acciaio e col cemento le tappe della rinnovata giovinezza di Milano

Alex

Ponte della Porta Ticinese

Il Ponte era adiacente alla basilica di S. Lorenzo ed alla Chiesa di S.Maria alla Vittoria e consentiva l'accesso all'interno della città verso il Carrobbio, attraverso la Porta Ticinese, da quello che oggi è Corso di Porta Ticinese. Qui sotto il disegno del rifacimento ottocentesco. La porta in epoca napoleonica era anche detta Porta Marengo.



31 - Porta Ticenese

60 - Burgo di Porticinense

Pompeo Calvi
Il ponte di Porta Ticinese 1857

1848 - G. Elena - Porta Ticinese E il ponte di accesso

1807 - Gasparo Gallinari – Il Naviglio a Porta Ticinese (particolare)

Giuseppe Riva (1834 –1916) – Porta Ticinese con sullo sfondo il ponte dei Fabbri

Porta Ticinese (detta anche porta cicca) venne pesantemente ristrutturata nel 1861 da Camillo Boito (critico d'arte, architetto e accademico), che ne aprì i due fornici laterali, conferendole il suo aspetto attuale.

S. Mazza - Porta Ticinese
prima del 1859

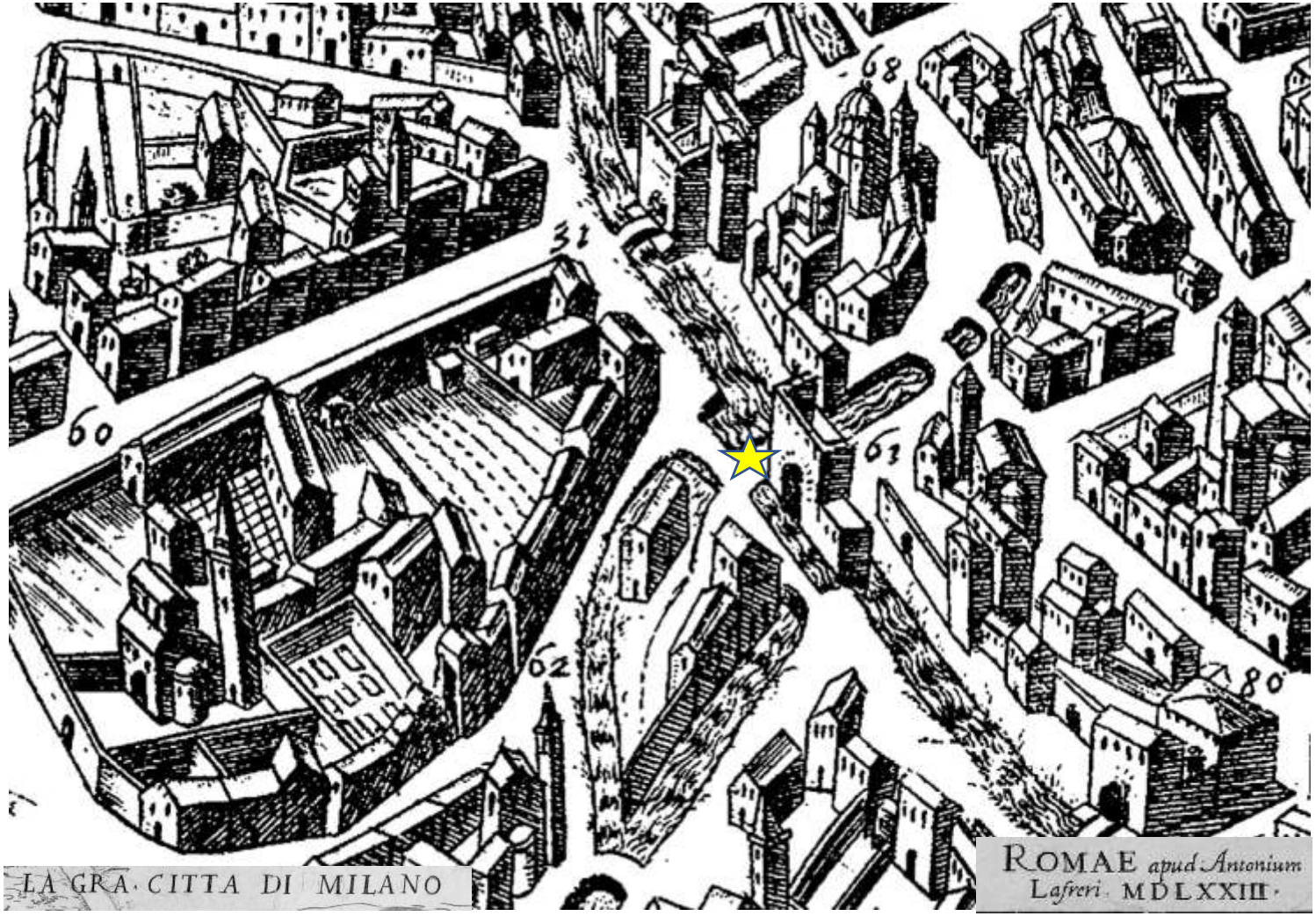
Ponte della Chiusa o delle Pioppette durante i lavori di demolizione (1929)

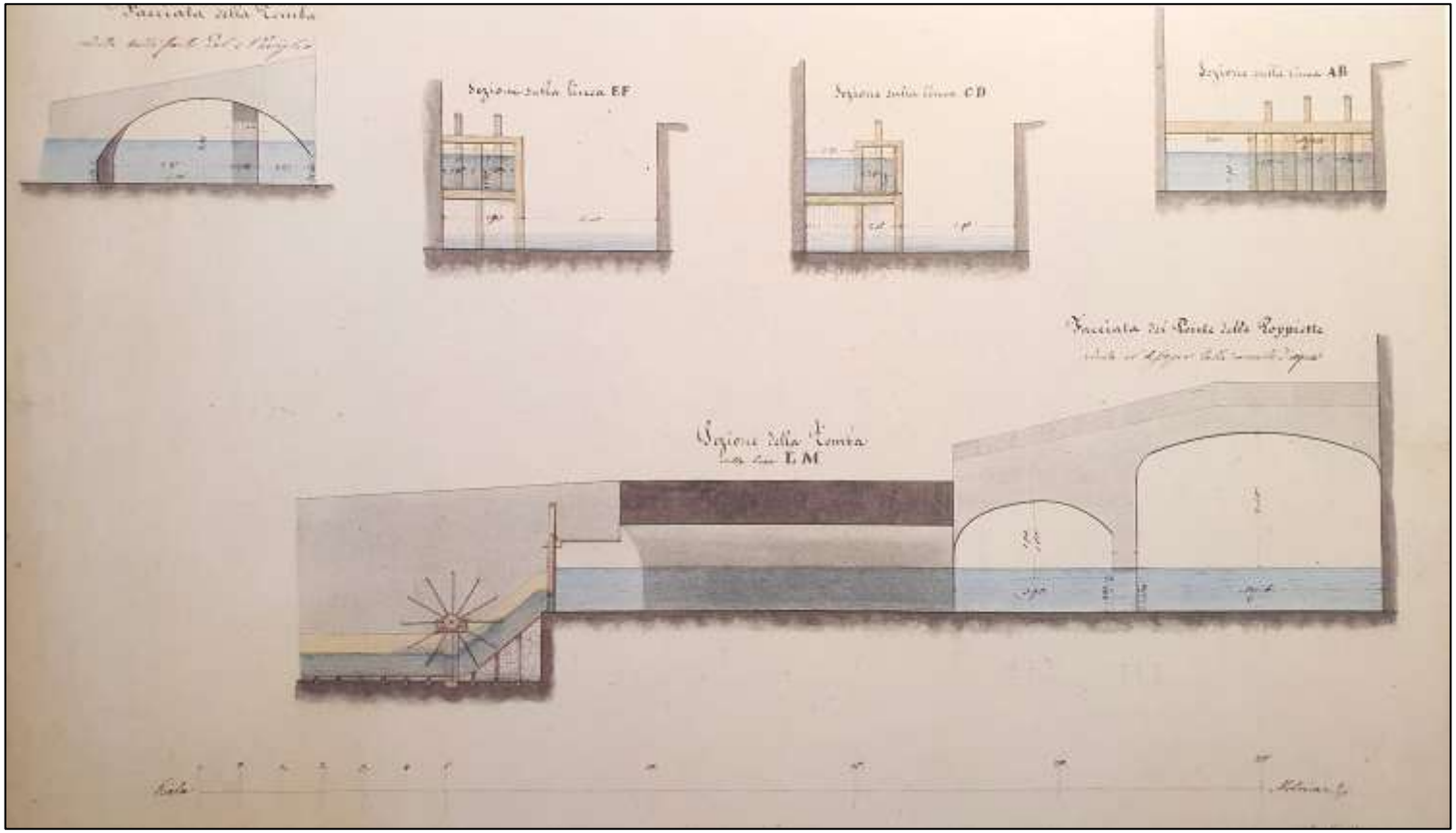
Ponte della Chiusa o delle Pioppette

Il Ponte in origine a doppia fornice e successivamente ricostruito, (così chiamato da *«certi pioppi che vi sorgevano intorno e che ombreggiavano anche la vicina cantarana della Chiusa»*) consentiva l'accesso dalla Contrada di S. Croce (ancor oggi Via S. Croce) attraverso la Pusterla della Chiusa al retro di S. Lorenzo, piazza della Vetra ed anche alla contrada del Crocefisso (ancor oggi Via Crocefisso). In questo punto prendeva origine il canale della Vettabbia di probabile origine romana ed un tempo navigabile (Vectabilis), che prendendo le acque della Fossa interna ne fungeva da regolatore ed andava ad irrigare le campagne del sud Milano. Qui fu successivamente posta una ruota ad acqua. Il Ponte fu rimaneggiato e sostituito nell'800.

61 – Torre dell'Imperatore

62 – Monastero della Vettabbia





Sezione relativa al Ponte delle Pioppette e ruota idraulica destinata alla produzione di energia

Ponte delle Pioppette con la strada del Mulino delle Armi e la Chiesa di S. Maria della Vittoria
Acquaforte attribuita a Giovanni Migliara (1828)

Il Ponte delle Pioppette, che nell'immagine è nella sua ricostruzione ottocentesca, era soprannominato dal popolo **«el pont di ciff e ciaff»** in quanto i monelli qui si buttavano in acqua e ne fecero una cantilena :

« Sott il pont de ciff e ciaff
Ghe sta berghiff Bergnaff
Cont la veste verdesina
gran duttur chi l'induvina"»

Si diceva infatti che fosse un mago incantatore che attirava sotto il ponte delle Pioppette le fanciulle per i suoi sortilegi….

Il nuovo Ponte delle Pioppette durante i lavori di copertura
nel 1929 poco prima di essere demolito

Accanto al Ponte delle Pippette nella Chiusa durante i forti temporali estivi si formava un si formava una grande pozza d'acqua che era chiamata la «Cantarana» dal concerto che le rane ne facevano e dove appunto i ragazzini si dilettavano a sguazzare Ciff e Ciaff…..

Il Ponte delle Pioppette nel 1850

In un articolo del Corriere della Sera del 10/03/1930 si raccontava che «…l'Imperatore greco, Emanuele Comincilo, in segno di ammirazione per la difesa contro il Barbarossa, offrisse una somma ingente per la ricostruzione delle mura; che i milanesi dedicassero all'Imperatore di Oriente questa torre [1]. Essa divenne nel 1489 proprietà dei Panigarola che la trasformarono in una casa d'abitazione. E anche il ponte delle Pioppette per un certo tempo si chiamò dei Panigarola.»

(1) La famosa Torre dell'Imperatore

Dalle Pioppette a porta Marengo

Otto Cima

Corriere della Sera del 19 gennaio 1925

Pare che quel Bargniff Bargnaff che stava sotto al ponte di ciff e ciaff ravvolto in una veste verdesina, come un vilissimo rospo, fosse un poco di buono che col presto di predire l'avvenire alle belle ragazze le compromettesse nel presente. Che poi abitasse lungo il Molino delle Armi, così chiamato perchè vi si macinava il grano e vi si affilavano le armi per le milizie, oppure verso la Vetra, che poteva chiamarsi piazza della Varietà, perchè un giorno vi si squartava un falsario, un altro vi si arrotava un parricida, un altro ancora vi si tirava alla coda di cavallo un assassino, e più i supplizi aumentavano di crudeltà e più i delitti aumentavano di numero e di ferocia (avviso a chi trova insufficiente l'ergastolo) che poi, dicevo, quel Bargniff , Bargnaff abitasse al di qua o al di là del ponte delle Pioppette, è cosa che poco c'interessa. Interesserà invece le lettrici il sapere che a protezione della Chiusa, cosi chiamata perchè in quel punto venivano regolate le acque affluenti dall'interno della città, ci innalzava la torre dell'Imperatore, difesa un giorno contro il Barbarossa da cinquanta giovani e belle monachine di quel convento che, per l'ironia dei nomi, si chiamava della Vettabbia! Ma chi può dire invece di qual convento fossero le eroiche monachelle, se è vero che i1 convento della Vettabbia, posto fra il Molino delle Armi ed il collegio di San Luca, venne fondato mezzo secolo dopo da quel San Pietro martire che con tanto di sciabola attraverso la testa, si vede in piazza di Sant'Eustorgio? Comunque, quel famoso monastero era uno fra i più ricchi di Milano, perchè poteva vantare, insieme ad altre reliquie, uno stinco di San Bonifazio, una testa di Sant'Amando (alcune altre si veneravano altrove) cd i paramenti sacri coi quali San Carlo celebrò la sua ultima messa. Della Vettabbia, oggi non rimangono che pochi avanzi ricomposti in una villa privata presso San Celso, ma della torre dell'Imperatore, fondata da Lodovico II Bavaro, e delle streghe che vi venivano imprigionate al tempo degli spagnoli, non rimane che la memoria di certo inquisitore il quale, dopo averle fatte bollire a fuoco lento, ne assaggiava il brod, dal sapore diceva serio serio: — Questa era proprio una strega! — Oppure: — No, questa non era una strega! mentre nei casi dubbi se la cavava dicendo: — Questa aveva tutte le disposizioni a diventarla! Gran fortuna, per un giudice, esser fino di palato!

Il ponte di porta Ticinese, prima dei re enti infelici restauri, quando presso l'arco c'era ancora la tradizionale fontana col relativo abbeveratoio pei cavalli dei viaggiatori, era uno degli angoli più pitoreschi della vecchia Milano. Risaliva al Conte di Fuentes, che ai ponti levatoi dell'antica cinta aveva sostituito quelli in muratura, e la porta era una delle tre ad arco unico, mentre le altre tre erano a doppio arco. Ultimo esempio rimastoci, invece, delle tredici pusterle, era quella dei Fabbri, che sorgeva in fondo a via Cesare Correnti e che venne ricostruita nel gran cortile del Castello.

Ma qui dobbiamo retrocedere perchè la copertura del Naviglio di San Gerolamo, ha soppresso il ponte di S. Vittore, (dove è ancor visibile 11 troncone di una delle 100 torri dell'antica cerchia, presso il quale Galeazzo Visconti I fece prigioniero lo zio Bernabò per mandarlo nel castello di Trezzo a mangiar i fagioli conditi coll'arsenico), ed il ponte di porta Vercellina che cambiò nome dopo che ebbe la fortuna di veder passare in piena rotta, gli austriaci battuti a Magenta da Mac-Mahon. Svoltando invece nella pittoresca via Olocati, il cui nome qualcuno vuol far derivare dagli allocchi ed altri da una famiglia che vi abitava (si possono conciliare le due opinioni supponendo una famiglia di allocchi) troviamo l'ultimo ponte, in ferro, presso la conca di Viarenna, detta un giorno di Vostra Signora del Duomo perchè ogni barca che vi transitava doveva pagare un tanto a favore della Fabbrica. Ed è quella la prima delle conche a noi note, risalendo essa al 1439, cioè tredici anni avanti che Leonardo gettasse il primo vagito... se pure quel grand'uomo si è degnato di vagire! Il Naviglio, dopo questa conca presso la quale una magnifica lapide stemmata ricordava come nel 1497 Lodovico il Moro, sistemata la conca avesse perduta la moglie (sarebbe stato peggio per noi che sistemata la moglie avesse perduta la conca!) il Naviglio, dicevo, infila il tombone di Viarenna gettandosi, dopo un giro di cinque chilometri entro la città, nella Darsena di porta Ticinese, per aver pace co' seguaci sui. E questo tombone di Viarenna che passa attraverso i bastioni, conferma come il tombone di San Marco non sia davanti alla chiesa, ma ai bastioni di porta Nuova. Dalla vecchia strada di circonvallazione dominante la Darsena ed un giorno ombrosa, di piante, non mancava di certa vaghezza il panorama delle vecchie mura coronate di ippocastani al di sopra dei quali spiavano i campanili e le torri della città, ed anche il laghetto trovava in quello sfondo una giustificazione al suo nome troppo pretenzioso. Scomparsi invece i bastioni, anche l'atrio del Cagnola appare perduto nel vuoto e se non ci fosse il campanile di Sant'Eustorgio a raddolcire la vista!... Eretto dall'entusiasmo di 94 cittadini milanesi per celebrare la vittoria di Marengo, nel cui nome erano stati ribattezzati il corso e la porta Ticinese, quel freddo tetrastilo non venne Inaugurato che quando Napoleone era già a Sant'Elena ed il corso e la porta erano ritornati all'antica denominazione: cosi, in luogo di una vittoria passata ma sicura, servì ad esaltare una pace molto sospirata ma altrettanto problematica. Era invece dedicato ad una fanfaronata spagnuola il celebre Trofeo, monumento barocco non privo di imponenza che sorgeva sul ponte del Naviglio Pavese, dal quale i capitani di lungo corso davano l'avviso delle imminenti partenze ai viaggiatori seduti sulle spallette dei ponti, coi canestri in grembo e l'ombrello fra le gambe. — Per Boffalora, Per Gaggiano! Per Pavia!

Era stato eretto per ordine del solito conte di Fuentes che non poteva soffiarsi il naso senza dedicarsi una lapide in latino) per far credere a chissà chi di essere stato lui a mettere In comunicazione 11 Lario ed il Verbano coll'Adriatico: spacconata che Galeazzo Visconti, il primo che vi pensò, e Napoleone, l'ultimo, che vi mise lo spolvero, gli avrebbero fatto pagar cara! Nessuno dei tre avrebbe però immaginato che sarebbe venuto il giorno in cui, cambiati i bisogni e le circostanze, il problema della soppressione della fossa Interna avrebbe appassionato molti competenti: Carlo Mira e Francesco Airagni, fra i molti. Il primo, deviava il Naviglio da San Marco, lungo il Pontaccio, mandandolo, per San Gerolamo, a scaricarsi nella Darsena; il secondo, proponeva l'apertura di una Darsena nuova alla Cascina dei Pomi, dalla quale partissero due canali navigabili che, girando intorno alla città a distanza di due chilometri, sboccassero fuori di porta Ticinee uno nel Naviglio di Pavia e l'altro nel Naviglio Grande.

La fossa interna sarebbe così scomparsa, dando luogo ad un maestoso viale anulare di sei chilometri di percorso e di quindici metri almeno di larghezza. I frontisti, largamente favoriti, avrebbero dovuto largamente concorrere nella spesa...

Quei due progetti, premiati, medagliati, ed approvati da molti corpi tecnici... attendono giorni migliori e lasciamo che attendano. Intanto, chi rimane, non trascuri di godersi gli ultimi quadretti di genere che il vecchio Naviglio offre ancora ai suoi innamorati: ombre paurose di ponti, sprazzi di luce taglienti come lame, lembi di cielo, campanili capovolti... mentre dalle osterie e dai giochi di bocce lungo i terraggi, salgono spesso voci concitate che fermano di botto il passante : — Mett giò quell'ass! — Scoppa! — Caviggion! — Oppure: — Va su de rigol! — L'è curia! — Ciappa ballin!

Otto Cima

Il Ponte di San Celso

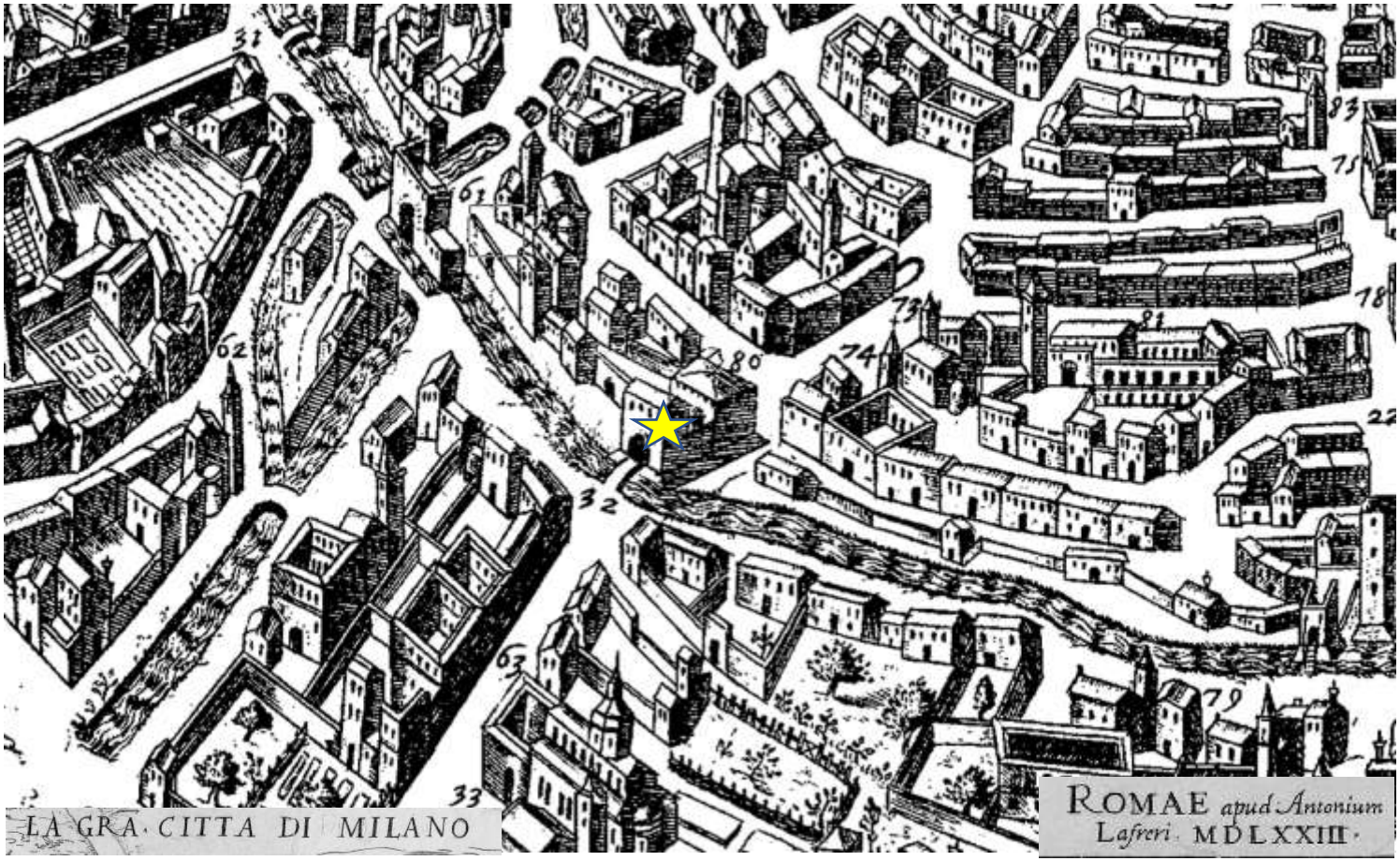
Ponte di S. Celso

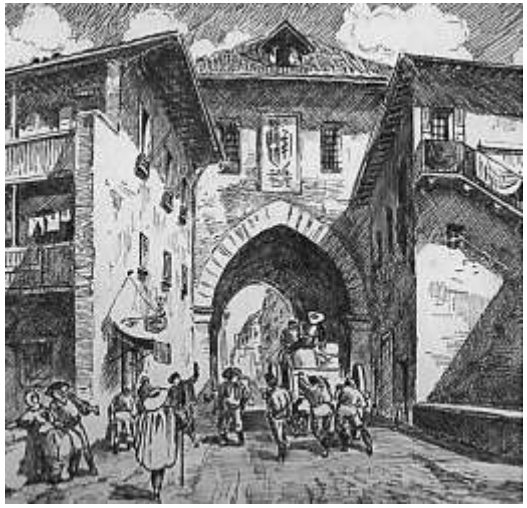
Provenendo dal corso di Porta Ludovica attraverso il ponte di S. Celso si oltrepassava la Pusterla S. Eufemaia o Ludovica e si entrava nella Contrada Rugabella (oggi Corso Italia) passando davanti alla Basilica di S. Paolo (S. Paolo Converso)

32 - Porta Ludovica

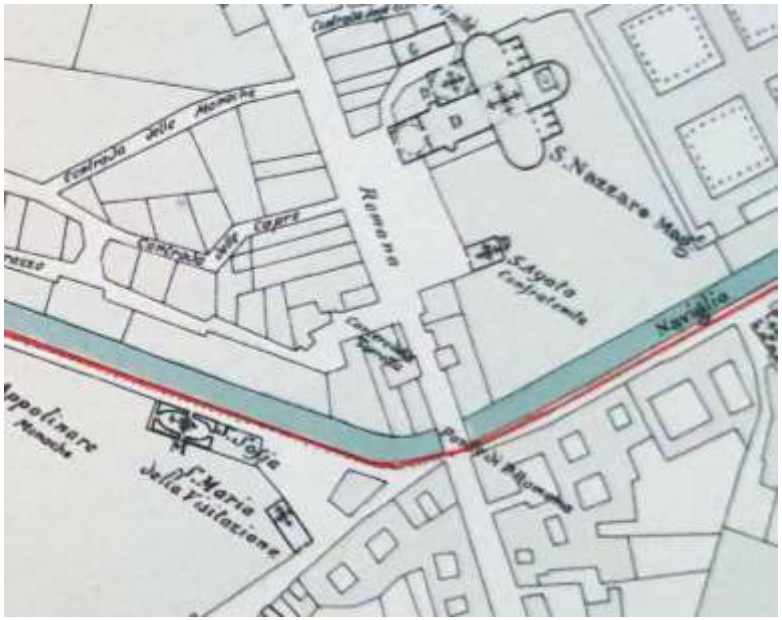
63 - Hospitale di S. Celso

74 - S. Eufemia 73 - S. Paolo





La statua di S. Giovanni Nepomuceno al ponte
di Porta Romana



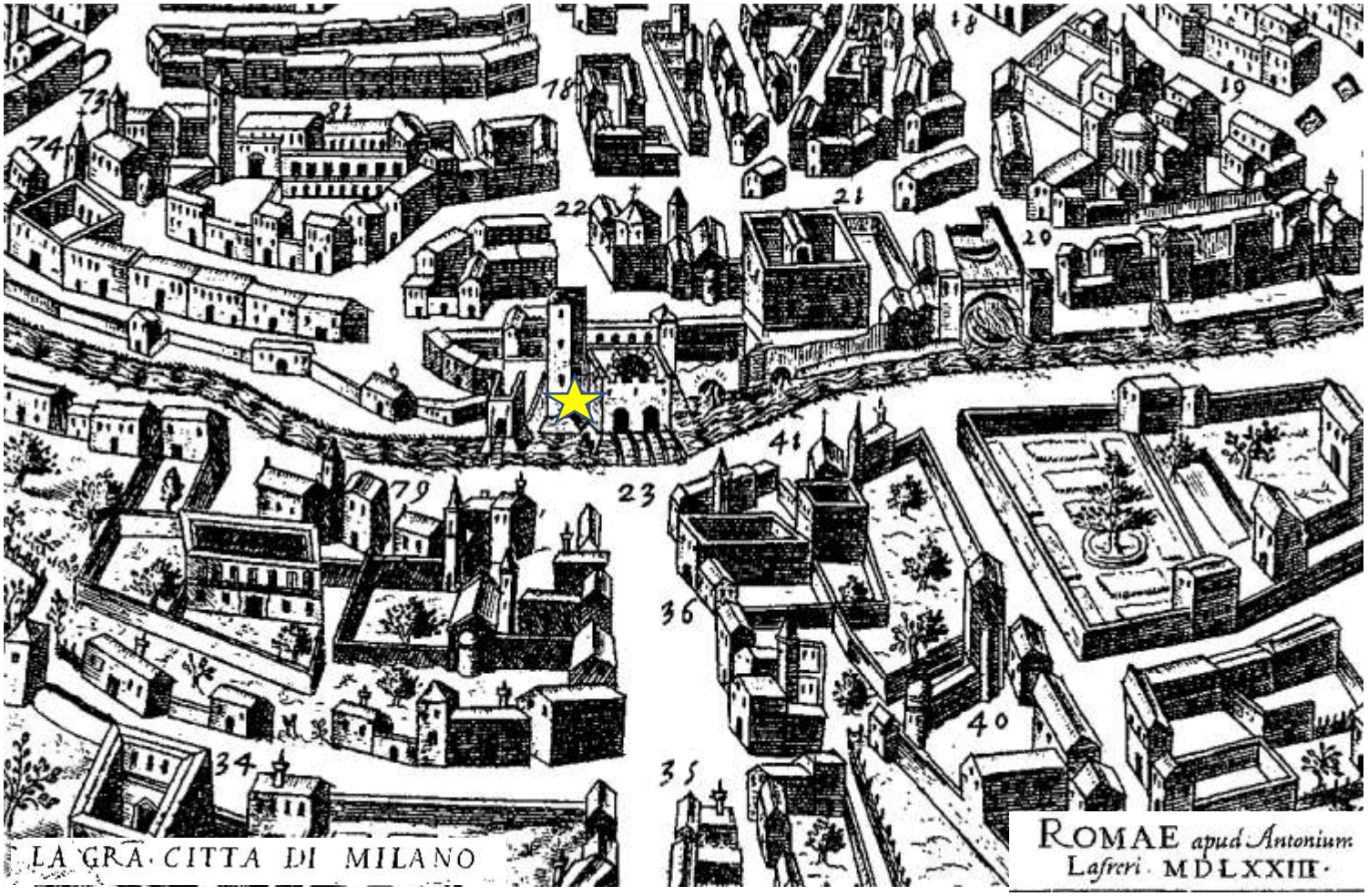
Ponte di Porta Romana

Il Grande ponte di Porta Romana consentiva l'ingresso nel centro città provenendo da S. Lazzaro e S. Calimero attraverso la porta omonima. Qui era posta nel 1724 la statua di San Giovanni Nepomuceno (Nepomuk) canonico della cattedrale di Praga morto affogato nella Moldava per mano di re Venceslao IV. Un po' oltre si passava di fronte a S. Nazzaro Maggiore (Oggi S. Nazzaro in Brolo). Il popolo poiché il nome del Santo era complicato lo aveva soprannominato *"San Giovann ne' pu' ne' men«* ed oggi la statua, danneggiata dai bombardamenti e pazientemente ricostruita si trova nel parco di Villa Clerici a Niguarda. Un'altra statua analoga (ma con diversa postura ed il braccio sollevato) è da sempre posizionata nel cortile del Castello Sforzesco. Dagli Austriaci era considerato un loro protettore mentre il popolo lo considerava il protettore di chi rischia l'annegamento soprattutto quelli che ubriachi, di notte cadevano nel Naviglio.

23 – Porta Romana

35 – Borgo di Porta Romana

22 – S. Nazareo

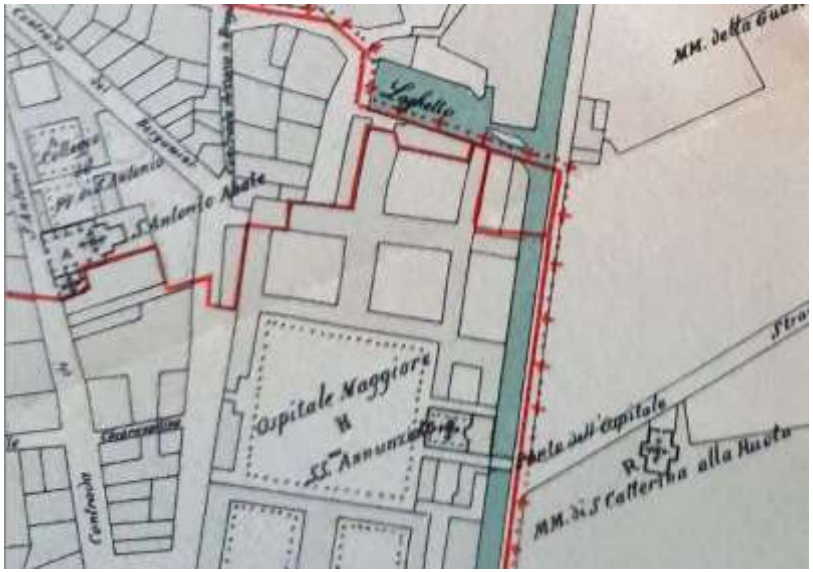


TricoFilina

Un’altra statua di S. Giovanni Nepomuceno posta oggi al Castello Sforzesco

Giannino Grossi
Il ponte di Porta Romana

Santa Maria alla ruota ed il ponte dell’Ospedale (G. Grossi)

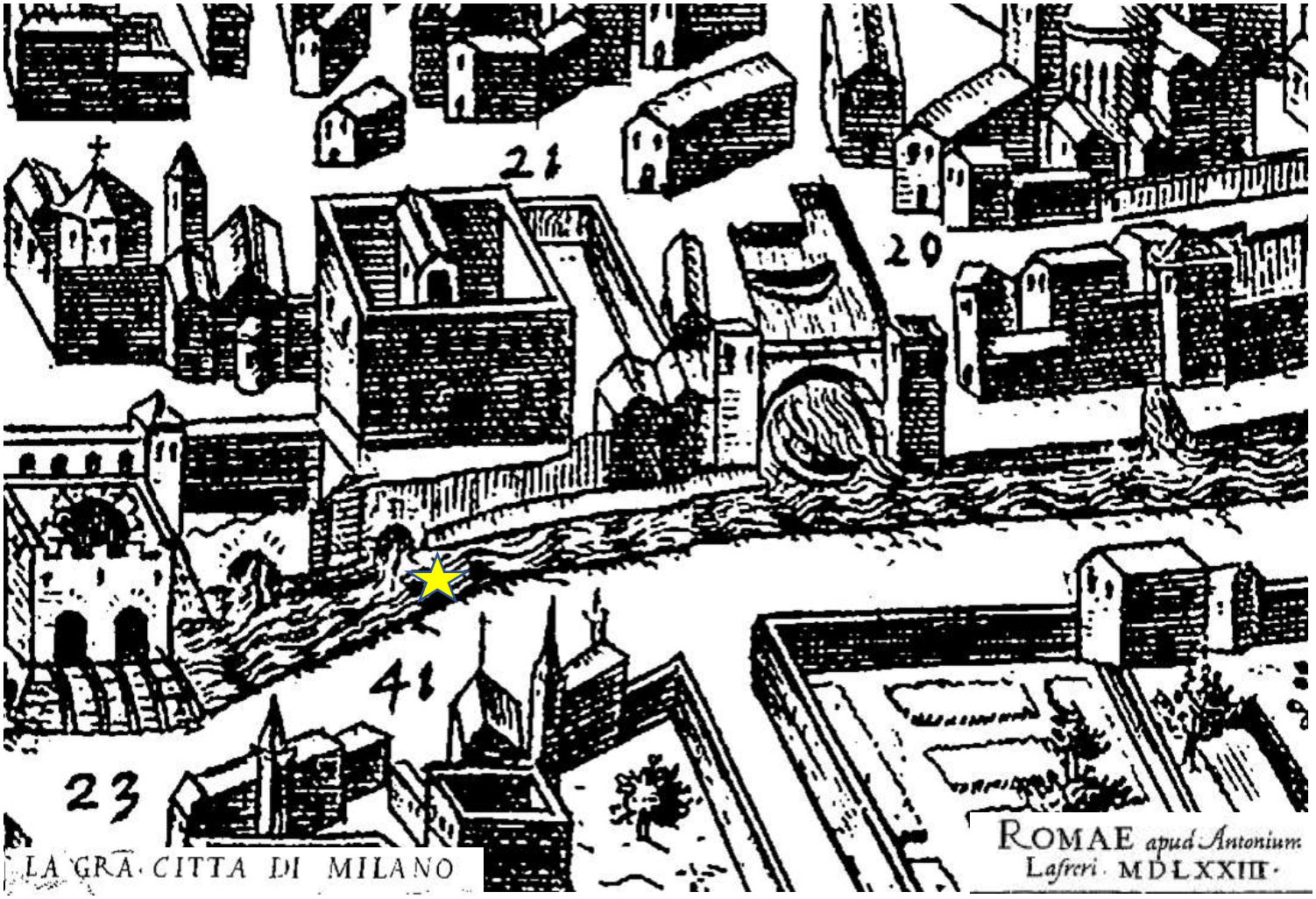


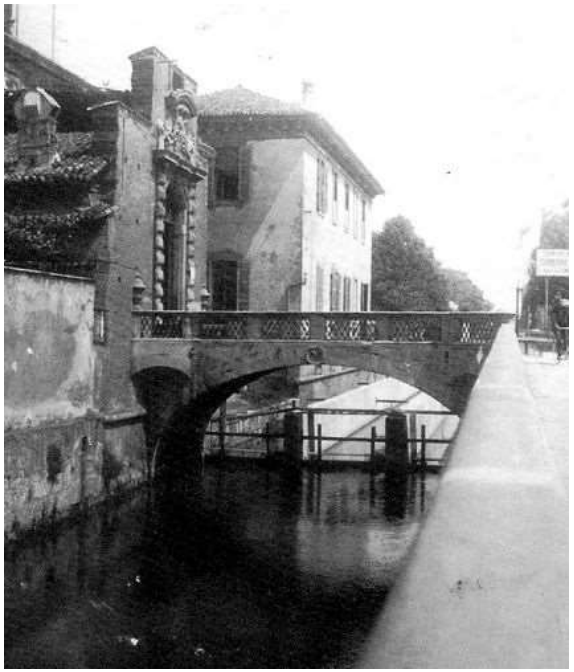
Ponte dell'Annunciata (o dell'Ospedale)

Il piccolo ponte, costruito nel 1691 (non c'è nella planimetria del Lefrery), consentiva di accedere dallo stradone della Pace (Via S. Barnaba) attraverso una porta alla Ca' Granda il grande ospedale di Milano del Filarete. Il suo primo scopo era quello di poter portare le salme dall'Ospedale (dalla «Brugna» l'obitorio) al cimitero della Rotonda della Besana. Appena più avanti si trovava la diramazione per il Laghetto di S. Stefano (oggi Via Laghetto e piazza S. Stefano).

21 - Hospital Grande

20 - Il Laghetto





Nell'adiacente Parco della Guastalla vi è tuttora una peschiera barocca, fatta costruire dalla contessa Guastalla nel giardino del suo collegio, alimentata dalle acque del Naviglio, al posto dell'originario laghetto del cinquecento. E' una pregevole vasca, formata da due terrazzamenti comunicanti tramite scale e arricchita da balaustre in granito bianco e che compare nelle due planimetrie in basso..

E. Tarchioni, Ponte dell'Ospedale Maggiore in F. Sforza

Nel dipinto di Tarchioni si vede un'edicola che un tempo conteneva la ruota degli esposti presso la pia Casa degli Esposti, con sede presso il Collegio femminile di suore agostiniane di S. Caterina, come peraltro è riportato nella cartografia Austriaca delle pagine precedenti.

In un brano del 1911 la scrittrice Neera (pseudonimo di Anna Maria Zuccari) in «Duello d'anime» descrive così il ponte:

«… Con un po' di fantasia questo cantuccio le può dare un'idea di Venezia e della laguna. Guardi laggiù il Ponte dell'Ospedale come si disegna netto sullo sfondo del cielo! Chi ci impedisce di chiamarlo il Ponte dei Sospiri?...»

NEERA

Duello d'anime

ROMANZO

MILANO

Dall’Ospedale al ponte di “ciff e ciaf”

Otto Cima
Corriere della Sera del 5 gennaio 1925

Oltre che ricco sfondato, doveva essere un po’ strambo quel Giovanni Pietro Cardano che passa a buon diritto per il secondo fondatore dell’Ospedale Maggiore al quale lasciò un milione e mezzo, perchè, temendo forse di avergli lasciato troppo,mise a suo carico... gli abiti da lutto dei propri servi! Impose ancho al figlio Marco di chiamarsi Giovarmi Pietro II, con l'obbligo, se aveva un maschio, di chiamarlo Giovanni Pietro III e così di seguito. Che se qualcuno avesse preferito nomi più romantici: Goffredo, Rudello, Frescobaldo... avrebbe perduto l'eredità! E non era cosa da poco! Infatti, da Santa Caterinetta al ponte di porta Romana e poi giù fin quasi alla Commenda, erano stabili di proprietà dei Corcano. Bisogna credere però che quel Giovanni e quel Pietro messi insieme per forza, litigassero lungo la strada perchè meno di duo secoli dopo, sulla fine del '700, troviamo un Giuseppe Carcano fu Francesco, proprietario del teatrino privato cho sorgeva al N. 4624 lungo ii Naviglio dell’Ospitale, dove conveniva la parte più eletta della società milanese sia come spettatrice che come attrice. Doveva anzi puzzare un tantino di aristocratico quell'elegante ritrovo, se guardiamo alle denunce dei giornali del tempo: comunque, quando nel 1802 il cittadino Carcano pensò di trasformarlo in un grande teatro pubblico, destinandovi l'area dell'ex convento di San Lazzaro alla crocetta di porta Vigentina, non esitò a trasformare anche ii proprio nome, firmando Carcanò la domanda di concessione, e quell’accento sull’o deve essergli servito meglio di una raccomandazione del Primo Console, perchè il 3 di settembre dell’anno appresso il nuovo teatro Carcano veniva inaugurato con la Zaira del maestro Ricci ed il ballo Alfredo il Grande.
Oggi, fortunatamente, le case dei Cercano lungo il Naviglio sono passate in proprietà di un artista tanto facoltoso quanto di buon gusto, il quale ne ha fatto una galleria-museo; ma ciò non deve trattenerci dal Continuare verso il ponte di porta Romana, uno del più vecchi, sul quale sta di sentinella quel mutilato San Giovanni nè pù nè men, come lo chiamano familiarmente i milanesi, che per aver trovato la morte in un fiume in difesa del segreto confossionale, viene sempre collocato sui ponti... a prendersi dei raffreddori!
Era qui che fino al 1702 sorgeva l’antica doppia porta comunale, decorata da quei bassorilievi dell’epoca del Barbarossa, che dopo una sosta in luogo vennero trasportati in Castello... perdendo tre quarti del loro valore, ed era pur qui che sorgeva la rocchetta di Luchino Visconti, con la famosa torretta per i prigionieri di Stato.

In seguito, gli spagnoli vi rinchiusero anche i delinquenti comuni e fra le molte di Milano quella prigione doveva essere la preferita perchè avendo la fortuna di trovarsi sull'itinerario dei grandi cortei, godeva tratto, tratto di qualche amnistia largita con maggiore o minore larghezza, a seconda del grado e dell'umore del personaggio che faceva la sua entrata da porta Romana. Maria Anna d'Austria, per esempio, entrando in Milano nel maggio del 1649 per recarsi a Madrid a sposare lo zio Filippo IV, passando davanti alla torretta e vedendovi affacciati tanti infelici, ne liberò 400... con grande sollievo di chi doveva mantenerli, perchè l'erario se ne disinteressava ed i prigionieri si sfamavano col pane di San Caldino, come venivano chiamate le elemosine di cibarie, in memoria di quell'arcivescovo che era sfato il primo ad accorgersi che anche i carcerati avevano una boca e uno stomaco!

Non sono molti anni che dopo il ponte di porta Romana il Naviglio, scorrendo fra quel monastero di Santa Sofia dove San Carlo fece ospitare nel 1576 le fanciulle nobili alle quali la peste aveva rapito i genitori, e quel terraggio dal quale venne buttato nel 1257 il podestà Beno de' Gozzadini, colpevole d'aver tassato i beni ecclesiastici, il Naviglio, ripeto, si metteva in maniche di camicia. Le antiche case che vi si specchiavano, nere, basse, sgangherate, senza griglie " coi soeul a boeucc su e giò compagn de l'onda umid i mur e i tecc con marsc la gronda…", formavano una vera esposizione... intima, perchè tutta la vita di quelle case si svolgeva sulle relative lobbie.

Non appena la temperatura lo permetteva, uomini e donne rasportavano sulla lobbia la loro cucina, il salotto, il gabinetto da toeletta, tutto l'appartamento.Era sulla lobbia che le donne cucivano, allattavano, ravviavano i bambini, stendevano al sole la biancheria lavata, cantando o lagrimando secondo che nel loro povero cuore c'era il sereno o la tempesta. Era sulla lobbia che gli uomini si godevano la fumata nelle ore di riposo, parlando male del ministro Sella che voleva imporre la tassa sul macinato o del sindaco Beretta che pensava soltanto ad abbellire il centro. Ed era infine sulla lobbia che le ragazze sbirciando chi passava dall'altra parte del Naviglio, curavano i loro vasi di gerani o di garofani, mentre qualche prosaica zucca si spingeva arditamente fin sul tetto sottostante, largamente cosparso di rifiuti d'ogni genere intorno ai quali passeri e topi convenivano fraternamente.

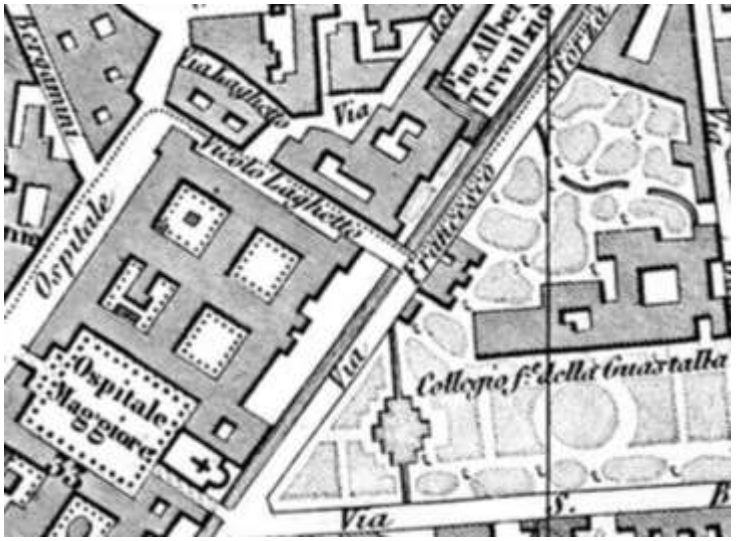
Poste cosi vicine, cucite una all'altra, le famiglie di una lobbia finivano col formare una sola famiglia, e nulla sfuggiva al reciproco controllo; le gajne degli uomini, i torti delle donne, le civetterie delle ragazze, le biricchinate dei bambini.

L'aiutarsi fraternamente quando ne capitava una più grossa del solito; il curarsi reciprocamente durante le malattie senza badare a sacrifici, era per quella gente la cosa più naturale del mondo.

Dicevano: — *Se non se juttom tra de nun poveritt* - ed era come dire che troppo in giù non arriva nemmeno lo sguardo di quel lassù! Ma capitava un brutto giorno in cui per un po d'acqua versata sulle scale, un fazzoletto portato via dal vento, una parola ambigua a mezza voce, tutta la lobbia andava sossopra: gli usci sbattevano, le minacce si incrociavano, le mani venivano alzate, intanto che i gatti scappavano sui tetti di sotto e i passanti si fermavano a godere lo spettacolo delle zabette di lobbia che si producevano sul loro palcoscenico naturale, dando fondo al proprio repertorio. Perchè se il Porta andava a studiarle in Verziere le ricchezze del lenguacc milanes, era per maggior comodità, non perchè il linguaggio delle lobbie fosse meno classico e pittoresco.
Cosa pagassero d'affitto, gli inquilini di quelle topaie dalle pareti trasudanti untume, umidità e miseria, sarebbe difficile stabilire. Certo quei poveretti faticavano a pagarlo anche se era modesto, e spesso il subaffittuario che, puntuale come un re, si presentava ogni domenica per riscuoterlo, munito della tradizionale basletta o tafferia, comunicante per mezzo di una feritoia con la sottoposta borsa nella quale si raccoglievano le monete, doveva minacciare sequestri c sfratti. Quante ne sentiva ogni volta, nel suo penoso giro, el scìor reficciò, e quante volte inveco di riscuoterne avrebbe dovuto tirarne fuori! Ma bisognava tener duro, perchè i ricchi proprietari di quegli stabili, quasi sempre patrizi, ricorrevano appunto ai subaffittuari per risparmiarsi strette di cuore e di borsellino.
Sorelle delle lobbie, lungo il Naviglio, erano le sostre o soste, dove venivano scaricati i materiali da costruzione e le legna che scendevano dai laghi. Quantunque siano lontani i tempi in cui ogni anno giungevano a Milano 5000 barconi, non è molto che il movimento ... portuale saliva alle 300.000 tonnellate annue. Poca cosa in confronto di Genova, Marsiglia, Liverpool, ma abbastanza per dar lavoro a molte centinaia di persone: dei boscaioli che affidavano le loro fascine ai fili tesi attraverso le valli per farle giungere alla riva del lago, ai minatori ed ai tagliapietre che dalle alte cave traevano il granito per le vie di Milano ed il marmo per la gloria del Duomo; dai paroni delle barche che passavano la vita a bordo, fra riva e riva, ai conducenti delle rozze fra le quali non mancavano personalità decadute cui non era ignota la gioia d'un trotto serrato sul corso, e magari l'ebbrezza di una carica sul campo di battaglia... o in piazza d'armi! E così, passato il ponte di porta Lodovica (ricostruito in ghisa nel 1861) il cui nome ricorda il Moro, restauratore della pusterla di Sant'Eufemia, siamo giunti al ponte delle Pioppette, così chiamato da certi pioppi che vi sorgevano intorno e che ombreggiavano anche la vicina cantarana della Chiusa: una larga pozzanghera dove nell'estate i monelli facevano i bagni di mare. E quel *ciff c ciaff* dei bagnanti era così caratteristico, che anche il ponte delle Pioppette finì con l'aggiungerlo al proprio come un titolo accademico.

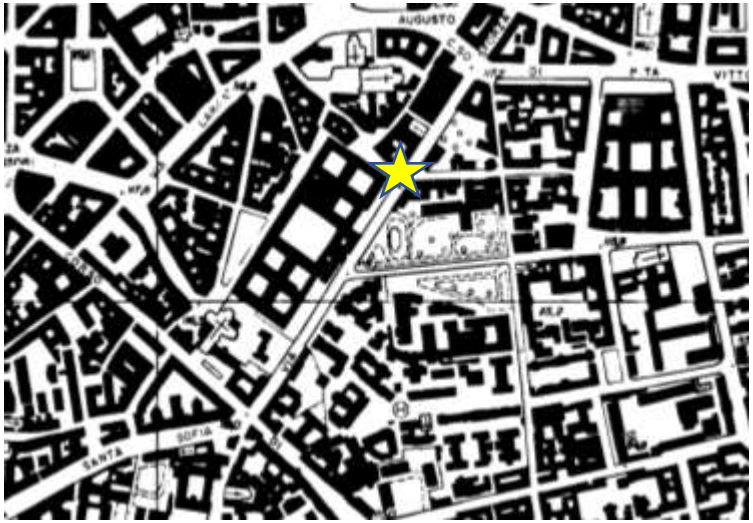
Otto Cima

Il ponte di Via Laghetto in Via Francesco Sforza



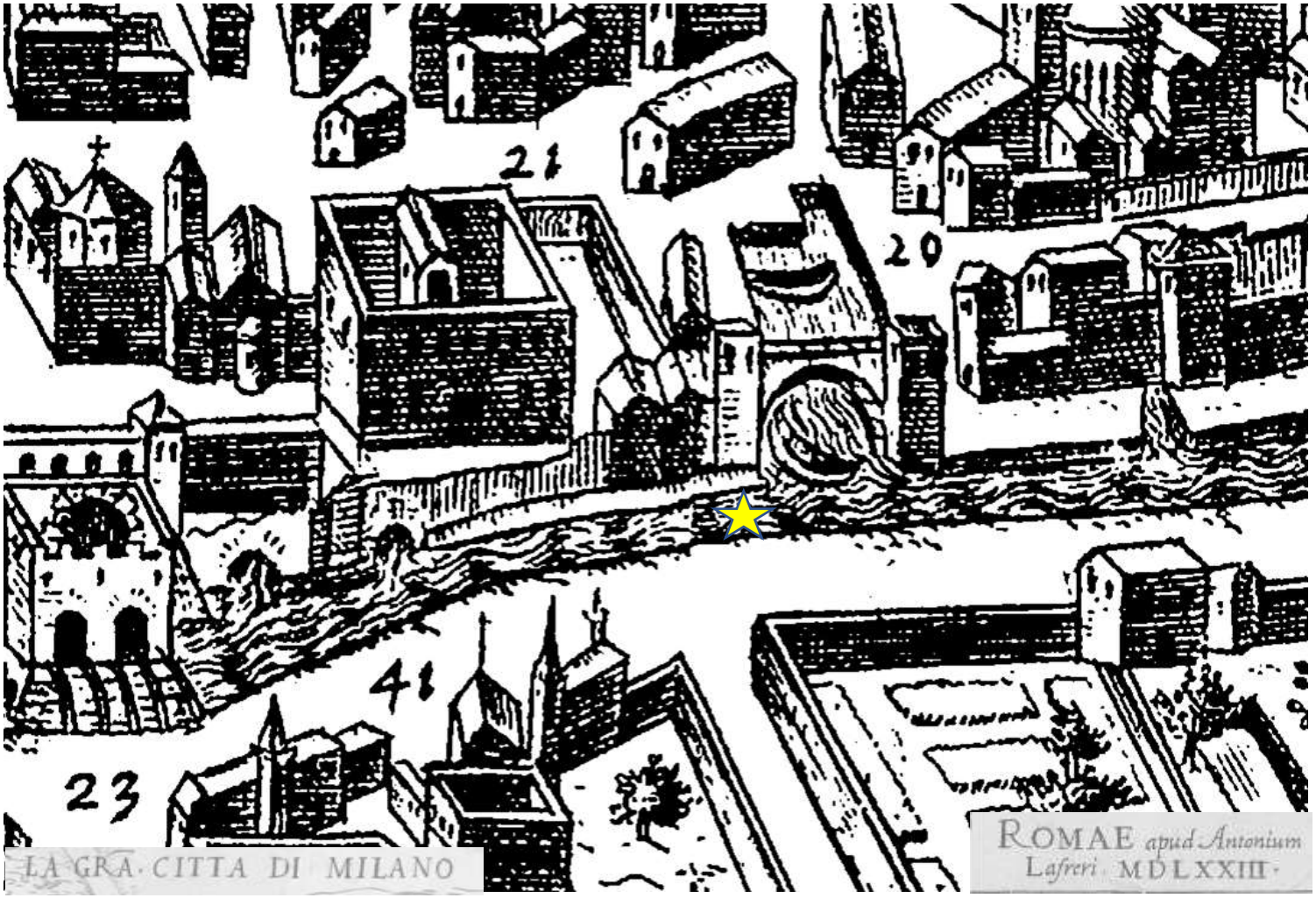
Ponte di Via Laghetto

Questa passerella pedonale è probabilmente uno degli ultimi ponti costruiti poco prima della soppressione della Fossa interna. Infatti dalla cartografia del Brenna (in basso 1860) il ponte non compare mentre dalla seconda carta (1883) esso compare. Presumibilmente è stato costruito subito dopo l'interramento del laghetto di S. Stefano 1859 voluto da Francesco Giuseppe a seguito di una sua visita a Milano, per i miasmi che qui si percepivano. Sarà il primo atto concreto della chiusura del sistema di navigazione interno.

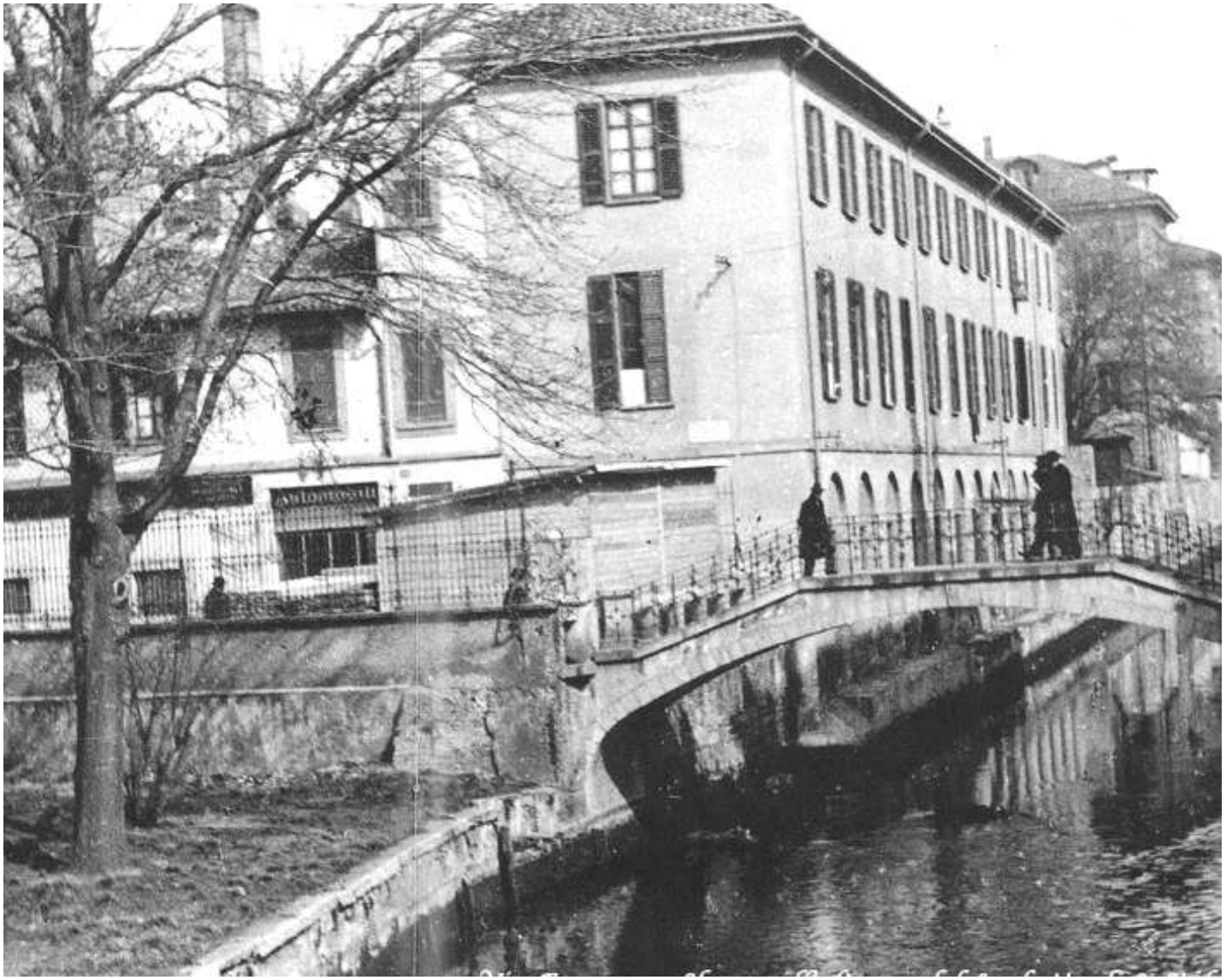


21 - Hospital Grande

20 - Il Laghetto



SANDRINELLI REFA: *Via Francesco Sforza.*



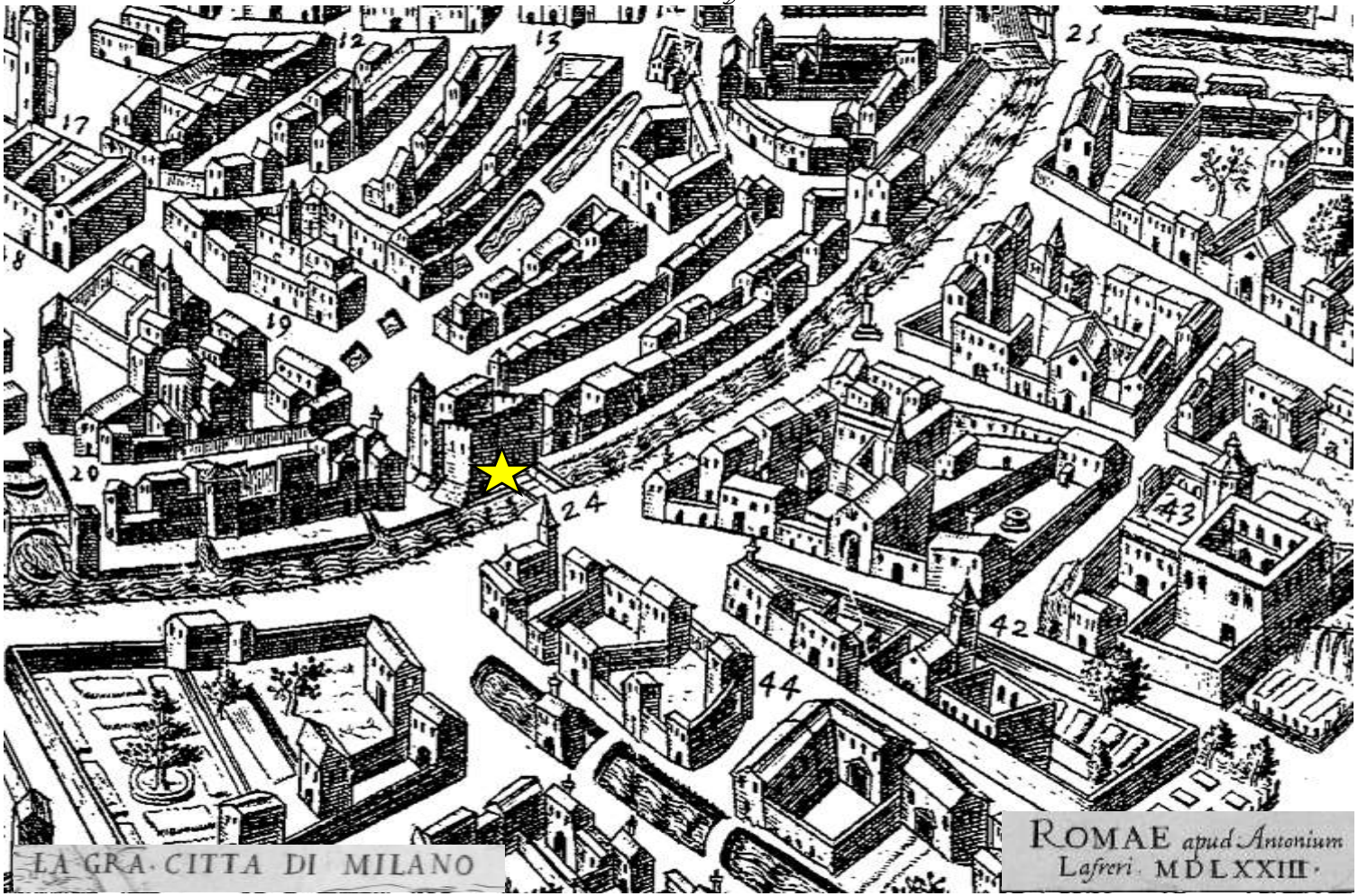
Ponte di porta Tosa o Vittoria

Provendo da Est della città e passando davanti a S. Pietro in Gessate oltrepassando il ponte, si entrava nella Pusterla della Tosa e quindi in Corso di Porta Tosa. E proprio qui che scoppiò la scintilla delle cinque Giornate e così da allora oggi ha preso il nome di Corso di Porta Vittoria)

24 - Porta Tonsa

44 - Borgo di Porta Tonsa

19 - S. Stefano



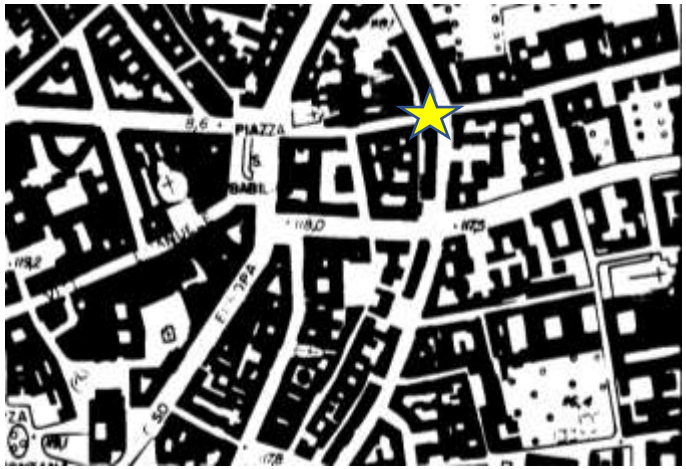
1917 –
A. Ferrari .
Il ponte di Porta Vittoria

G. Grossi
Il Ponte di Porta Tosa

Ponte di Via S. Damiano

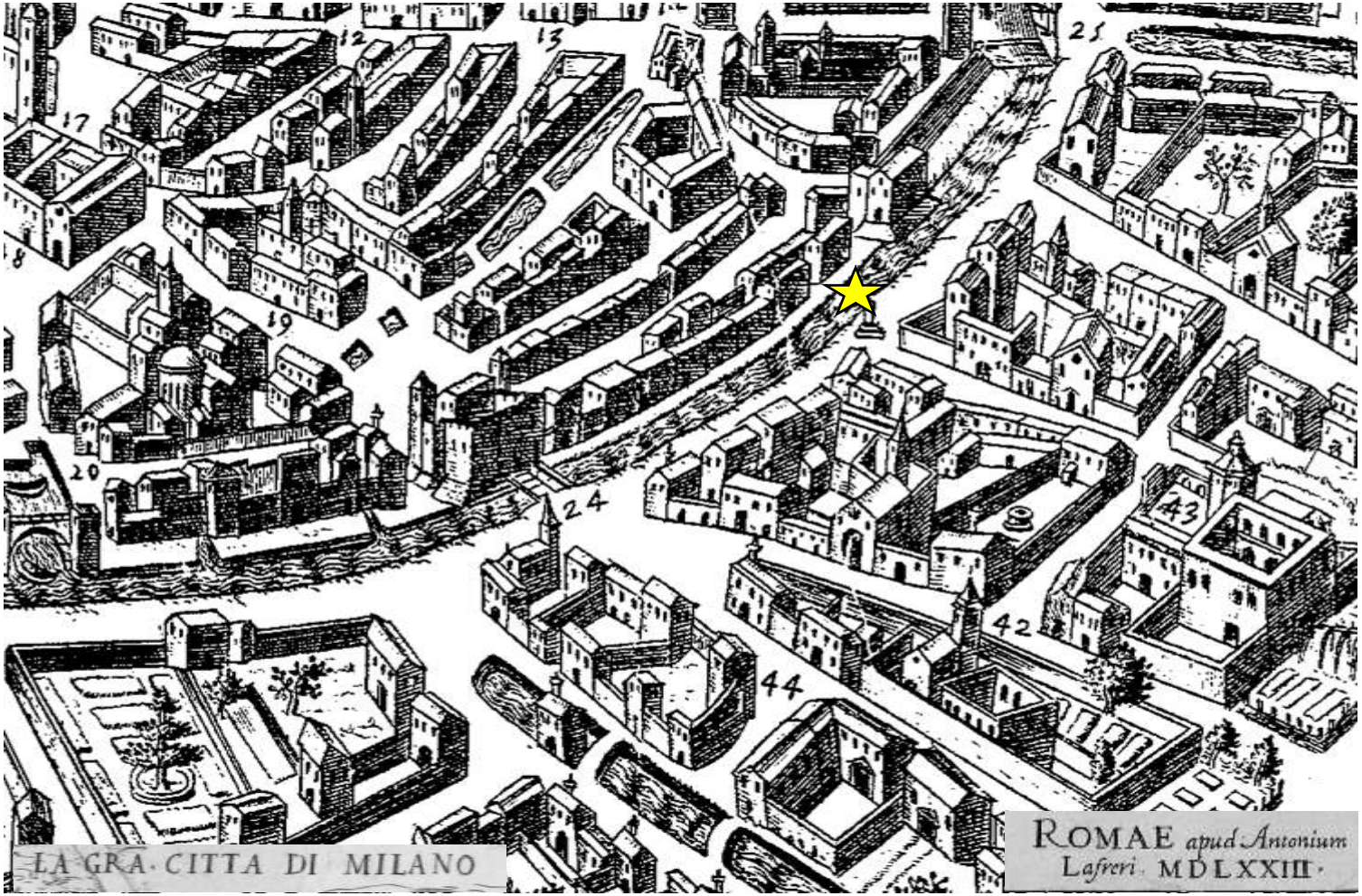
Ponte di S. Damiano

Entrando dalla città da Contrada Monforte (oggi corso Monforte) si arrivava al ponte di S. Damiano e attraverso la Pusterla Monforte si entrava in Contrada Romano e quindi in S. Babila.
Al Ponte di San Damiano il pomeriggio del 18 marzo 1948 vi fu il battesimo del fuoco delle Cinque giornate con un carro di botti rovesciato a costruire la prima barricata.
Questo tratto di Naviglio più o meno corrispondente a Via F.Sforza e S.Damiano era detto «Il Naviglio dei «sciòri» per differenziarlo da quello più prolatrio e di lavoro delle odierne Vie De Amicis e Molino delle Armi dove c'erano le Sciostre.



24 - Porta Tonsa

25 - Porta Orientale



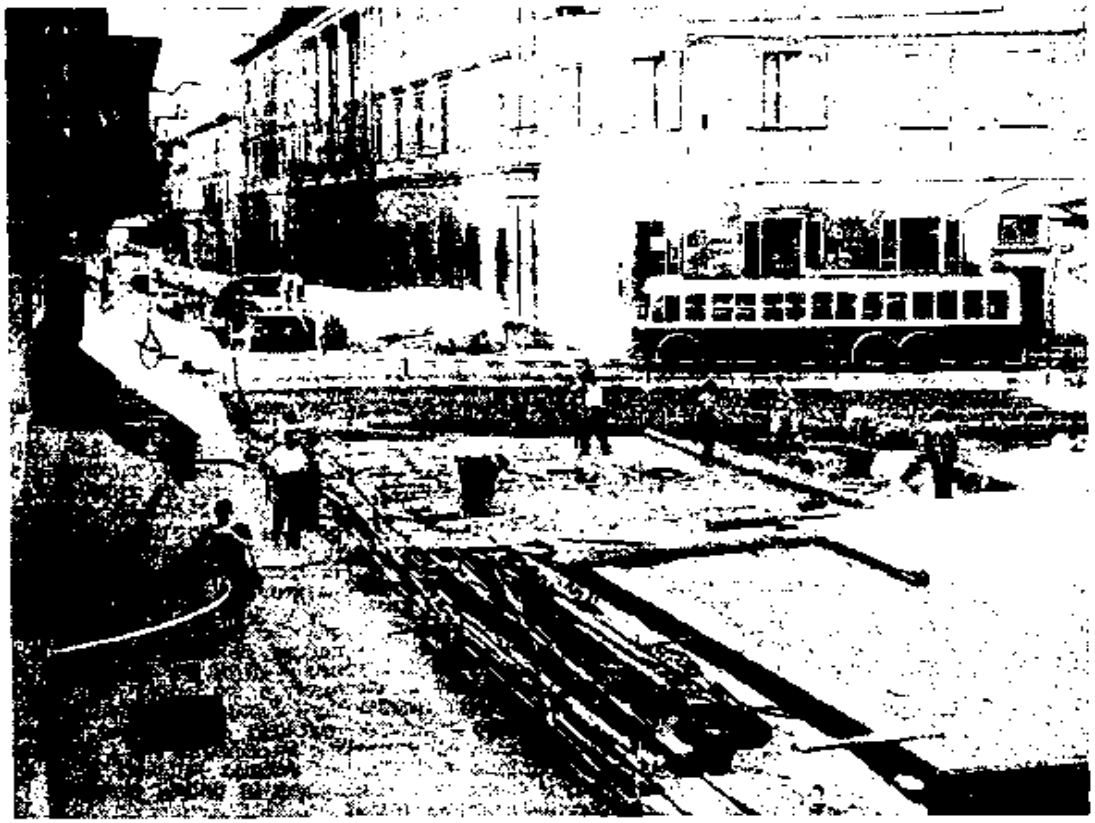
È scomparso il ponte in ferro fra via Senato e via San Damiano

Corriere della Sera 01/12/1962

La settimana prossima sarà ripristinata la circolazione, su una sola carreggiata, in corso Venezia

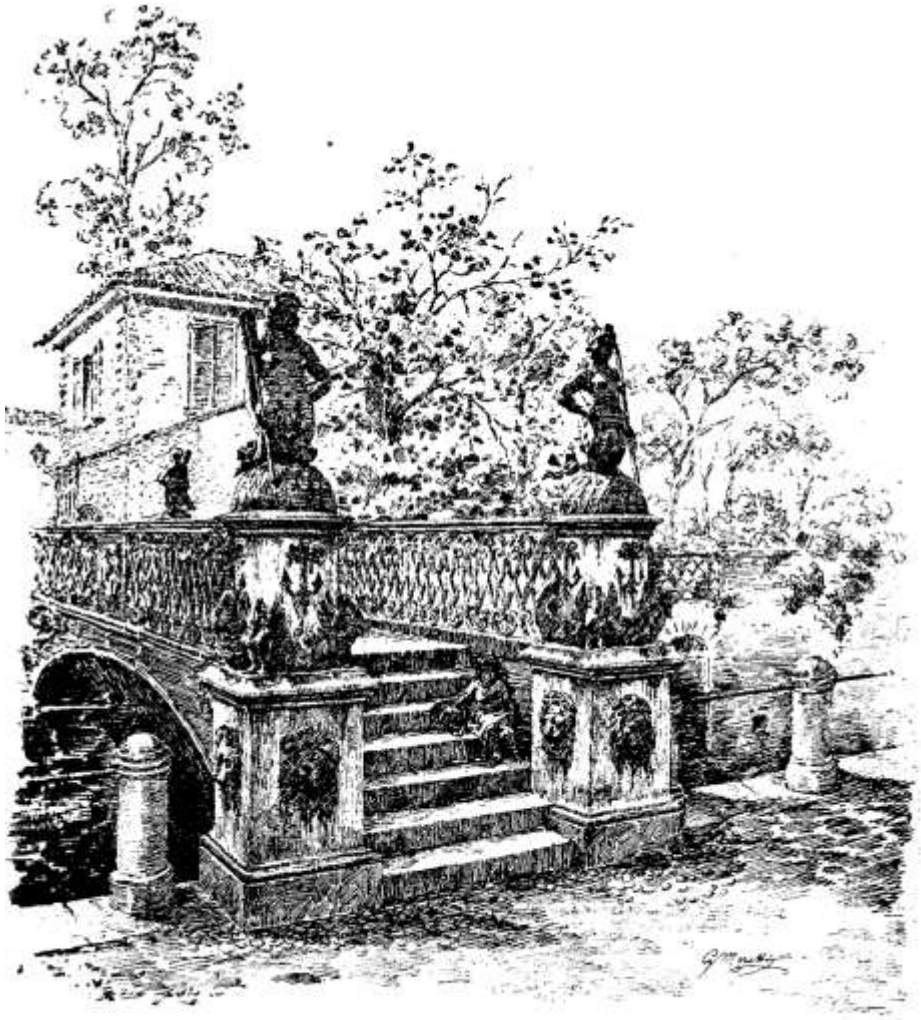
Il traffico in corso Venezia riprenderà fra qualche giorno, ma non ancora a pieno regime. Dall'incrocio con la cerchia dei Navigli è scomparso il duplice ponte, e sulla direttrice che serviva a collegare via Senato e via San Damiano i veicoli dispongono ormai della carreggiata completa e definitiva. Invece per il traffico trasversale, appunto in corso Venezia, viene messa in efficienza per ora una mezza carreggiata, e sarà così data via libera al traffico solo dalla periferia verso il centro. Sull'incrocio anzi questa mezza carreggiata è stata costruita provvisoriamente al disopra dei cantieri, mediante putrelloni di ferro coperti da travi di legno. Lunedì ci sarà il collaudo. Ed è logico che, a lavori finiti, il traffico dovrà essere di nuovo interrotto per qualche giorno: si dovrà infatti rimuovere la copertura provvisoria e completare la pavimentazione definitiva.

Il ponte è rimasto in servizio nove mesi. Era stato installato nell'ottobre scorso, ma già prima, da vario tempo, l'incrocio era ingombrato dai cantieri. Sta di fatto che qui non potevano valere i tempi di marcia, che sono stati rispettati nella costruzione dei tratti sotterranei di galleria. Qui le complicazioni si sono accavallate. La pri-



ni si sono accavallate. La prima consisteva nell'esistenza sotterranea del Naviglio sotto il cui letto bisognava realizzare la galleria del metrò. Si è dovuto così incanalare l'acqua in tubi provvisori, e costruire un manufatto unico che comprendesse sia la galleria sia — al di sopra di essa, — il nuovo letto in cui far rifluire il Naviglio. Per di più il Comune, in previsione della futura sottovia che si progetta di creare lungo la cerchia dei Navigli, ha voluto che il tratto di nuovo alveo, in corrispondenza dell'incrocio con corso Venezia, fosse realizzato addirittura in dimensioni e strutture tali da prestarsi alla diversa funzione.

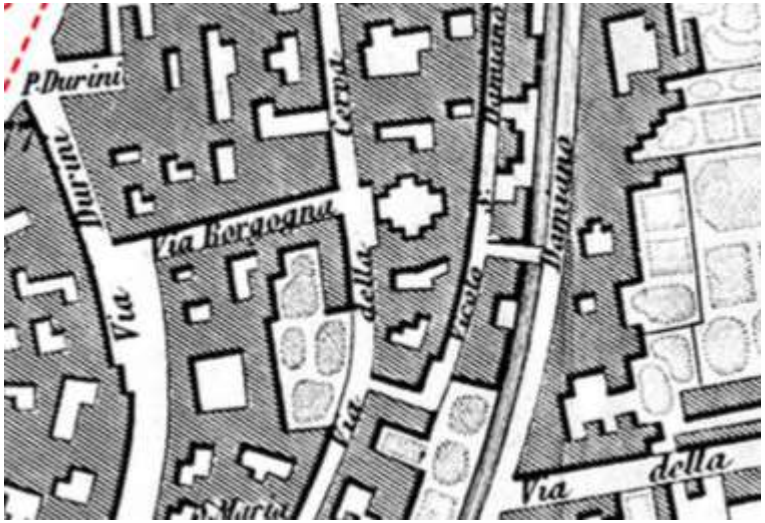
Tutto ciò ha richiesto che le strutture scendessero a notevole profondità: oltre i ventidue metri. E quest'ultima circostanza è stata a sua volta causa di molti ritardi. Prima di scavare a quella profondità, proprio sotto gli angoli degli edifici, si è dovuto assicurare la stabilità di questi. E gli ingegneri della M.M. si sono trovati alle prese con un palazzo Serbelloni monumentale sì, ma dai piedi d'argilla: un palazzo senza fondazioni. « Un vero ricamo in profondità » dicono i tecnici, parlando delle opere di consolidamento eseguite. Nè dava minori preoccupazioni l'edificio sull'angolo opposto, dove c'è un bar. Qui le fondazioni c'erano, ma paurose lesioni vi aprivano delle fenditure larghe abbastanza perchè vi passasse senza sforzo un braccio d'uomo. E anche qui s'è provveduto in modo sicuro.



(G. Moretti) *Il Ponte di ghisa.*

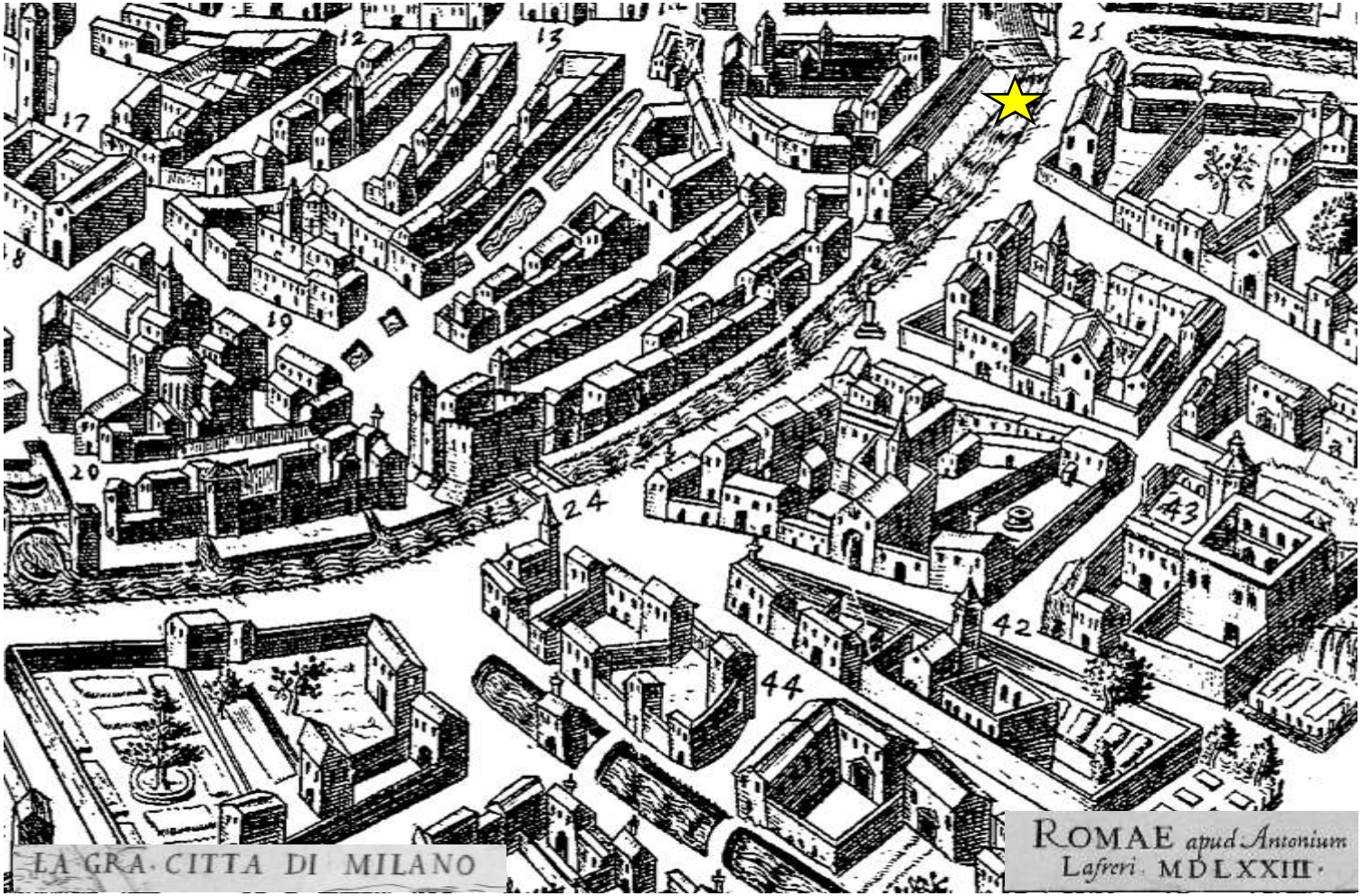
Ponte delle Sirenette

Il famoso ponte solo pedonale, che si trovava a metà strada tra l'attuale corso Venezia e la via Mozart è anch'esso uno degli ultimi ponti inaugurato esattamente il 23 giugno 1842 (non c'è nella carta del 1722 ma compare in questa in basso del 1883) su progetto dell'Arch. Giuseppe Tettamanti e serviva un vicolo al di là della via S. Damiano che oggi non esiste più. Era stato il primo ponte metallico di Milano fuso in ghisa a Dongo dalla ditta Falck, famoso come ponte delle Sirenette per le quattro sirenette in bronzo che l'adornavano raffiguranti le quattro stagioni, e che il popolo aveva soprannominato le «sorelle Ghisini» o le «sorej del Tetta» ovviamente per… il nome dello scultore…. Oggi il ponte è stato collocato al Parco Sempione ed una copia di una sirenetta è al Museo di Palazzo Morando.



24 - Porta Tonsa

25 - Porta Orientale



Giannino Grossi
Il ponte delle Sirenette

Amanzia Gurrilot
Inganni, il nuovo ponte
di ghisa sul Naviglio di
S. Damiano

Addio, sorelle Ghisini

Articolo anonimo apparso sul Corriere della Sera del 17 aprile 1930

Il provincialotto che capitava a Milano appoggiato a qualche amico buontempone si sentiva promettere con aria maliziosa, come svago serale, una visita alle sorelle Ghisini. Abitavano non lungi dal centro, ed erano due brave ragazze, tutt'altro che avare delle loro ascose bellezze; un po' taciturne, un po' freddine ai primi contatti, ma tutto stava a saperlo riscaldare con le carezze. E il provinciale, pieno (l'ardore intraprendente, veniva guidato al convegno, dove gli si rivelava la burla. In via San Damiano, lungo il quieto Naviglio, gli amici buontemponi lo accompagnavano al ponte di' Sirenett e gli presentavano con goffa gravità la coppia di naiadi di ghisa adornanti l'una c l'altra testata del ponti. Fra poco la vieta facezia non sarà più possibile. Le sirenette se ne vanno perché se ne va il ponte, come se ne va tutto il singolare aspetto e la poesia di una delle più singolari località della vecchia Milano. Via San Damiano diventerà una strada larga e asfaltata come tante, percorrendo la quale fra non molto pochi ricorderanno che sotto vi è interrato il Naviglio.

Vecchia via, San Damiano.

Addio, dunque, col vecchio nome ponte primus Mediolanic ferro conflato fattovi costruire da Ferdinando nel 1841 per publicae comoditate, come ricordano le due iscrizioni sui parapetti, una delle quali ostinatamente scalpellala a furor popolare laddove esalta l'austriaca benemerenza. E addio, anche e sopra tutto, fisionomia della vecchia, silenziosa e romantica contrada di San Damiano, la più aristocratica e insieme la più popolaresca delle vie milanesi, ignota alle cronache cittadine per altri fattacci che non fossero i tentativi di suicidio nel Naviglio. Non delitti, non disastri, non incendi, nessun evento drammatico che commovesse la cittadinanza l'ebbe per teatro negli ultimi cinquant'anni, quando se ne tolgano gli scorsi torbidi politici occasionati dall'avervi avuto sede il giornale del partito socialista. Del resto, i disperati tentativi degli stanchi della vita, nel tratto proprio di Naviglio che va dal ponte di porta Vittoria a quello di Monforte, ebbero quasi tutti lieto fine, tanto furono sempre pronti i generosi salvataggi. I quali avevano creato un buon nome alla via anche dal punto di vista zoofilo, come se tra quel rivieraschi battesse più generoso e buono il cuore ambrosiano, per le scene di commozione destato da un gattino o da un cagnolo precipitati nelle acque e gli atti persino di temerario coraggio per strappare la bestiola dal pericolo di annegare.

Se ne andrà anche, per tutta la lunghezza della via, Il parapetto a colonne e balaustra di marmo che formò una meraviglia quando venne collocato nel 1847. Anche allora il Municipio, fatto il suo dovere, comandò ai frontisti di fare il loro, imponendo un contributo di miglioria proporzionale al reddito delle singole case.

Ma i proprietari di quelle case non erano gente che si spaventasse per così poco. Basta osservare lo scarso numero di botteghe in via San Damiano per comprendere che tutti quegli edifici dai cortili a porticato e a giardino, dal lato opposto al Naviglio, s'intende, erano sempre roba da signori, i quali vi tenevano anche stalle o scuderie. Non parliamo poi della parte che si specchiava nel canale; anche qui era il retro dei palazzi quasi tutti patrizi di via Cerva, con i giardini alberati e che mandavano ciuffi di edera e rami di salici fino a tuffarsi nell'acqua. E' questa, come del resto lungo altri tratti del Naviglio, la parte che più difficilmente, sembra conciliarsi al nuovo aspetto stradale. Il piano che risulta dalla copertura della fossa male si adatta a quelle case, dove tagliando a metà il vano di una finestra o dove tappando una porta o una gradinata.
Resterà il bel giardino dei Visconti in farcia alla via della Passione, con la marmorea balaustra da villa sul lago, alla integrità della quale si è provveduto con un assito, in attesa di risolvere il problema della sistemazione definitiva. Ma una parte di quel verde confortevole e pittoresco se ne andrà, e anzi se n'è andata, con l'abbattimento del più piccolo dei due giardini, che era impossibile salvare.

Ponti, palazzi, casupole

In quel punto se ne andrà anche un altro ponte, che c'era e che non cera, in quanto rimaneva addossato al muro al di là del Naviglio: il ponte mobile che dalla riva opposta si distaccava e poteva essere posto di traverso, assicurato alla balaustra, la quale, appunto in corrispondenza della Passione, era mobile anch'essa, in legno anziché in marmo. 11 privilegio di quella specie di ponte levatoio venne concesso nel 1707 ai duchi Visconti di Modrone da Eugenio di Savoia, e l'ultima volta che venne adoperato fu cinquant'anni fa, ma in triste circostanza: il funerale del duca nonno dell'attuale podestà.
Anche oggi la proprietà delle case di via San Damiano costituisce un albo gentilizio: subito passato il ponte di porla Vittoria è quella Minunzio-Gherardini. Poco oltre è il sito Belgioioso, all'angolo della Passione; la casa Turati, quella della contessa Della Sala Bassetti al numero 20, dei nobili Barbò Casati al 22, della marchesa Anna Cristina Casati Del Maino al 24, dei nobili De Orchi al 30. Il grande edificio al numero 16 fu già di proprietà del conte Trezzi, il quale, avendo sposato una marchesa Gallizzi in Russia, vi fece costruire all'angolo con via Chiossetto una cappella ortodossa, poi scomparsa verso il 1850. A quell'epoca il palazzo ospitava la tipografia Civelli, benemerita della cultura e largamente nota per le audaci e patriottiche iniziative editoriali giornalistiche e librarie; anche oggi che il vecchio Civelli è da un pezzo scomparso vi rombano sempre le macchine di uno stabilimento tipografico. Ma non solo per la nobiltà dei natali e per il censo di chi le abitava andarono famose le case di via San Damiano. Esse hanno ospitalo più di una fulgida gloria, a cominciare da quella ove abitò il pittore Migliara. Nella casa al numero 30 abitò e mori nel 1867 l'ingegnere G. B. Piatti, come dice la lapide inventore delle perforatrici ad aria compressa pel traforo del Cenisio. In quella al numero 26 si spense il 26 gennaio 1886 Amilcare Ponchielli.

E quanti sanno che nella casa al numero 20 nacque, il 7 marzo 1785, Alessandro Manzoni? Non lo sapeva neppure una nota personalità politica, ora scomparsa, che accompagnava il giova netto Principe Ereditario, sette anni fa, a una cerimonia al Conservatorio e che stupì alzando gli occhi e scorgendo, sulla fronte della casa, la lapide commemorativa inghirlandata a cura del proprietario.

Il Naviglio sepolto

Solo agli inizi la via San Damiano faceva eccezione a queste impronte di nobiltà con l'aspetto delle sue case più basse, una delle quali già demolita da un anno: quella all'angolo di un vicolo non chiamato sempre dal popolo col suo nome di vicolo Verziere, ma con un altro assai meno degno se pure più legittimo. In quella casa era una delle antiche sostre, sino a poco tempo fa trasformata in un giuoco di bocce, e si apriva, verso il Verziere, una drogheria che poteva vantarsi la più vecchia bottega di cui si avesse traccia in Milano. Il retro della bottega era stato sino a un secolo fa l'ufficio dei gabellotti del dazio impiantato al ponte, tanto che sul muro esterno restavano gli avanzi delle chiavarde. Da quelle demolizioni, nell'agosto scorso, furono messi in luce gli avanzi della pusterla di «porta Tosa» . Ora se ne va anche l'altra casupola giù dal ponte, ov'era un'osteria che rappresentò la stia parte nel 1848. Vi si adunarono, la sera del 21 marzo, parecchi risoluti che discussero e approvarono la proposta di Luciano Manara di tentare al mattino la presa di porta Tosa, impiegando le barricate mobili suggerite dall' ingegnere Antonio Carnevali. Esse erano formate di grosse fascine di legna solidamente legate e furono costruite nella notte dai facchini del Verziere con la direzione dell'assistente tecnico Giovanni Borgocarati.

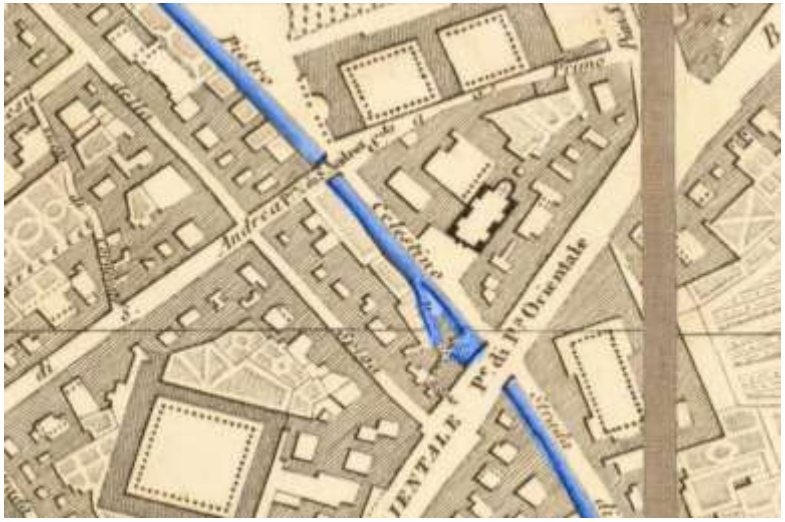
I ricordi quarantotteschi possono essere evocati in folla in via San Damiano, tutta in subbuglio durante la sommossa, dal ponte di porta Vittoria a quello di Monforte. Un vecchio, vissuto sino a pochi anni fa, Antonio Ponti, abitante al numero 8. descriveva ancora lucidamente, nonostante i suoi 82 anni, l'azione dei facchini e dei barcaioli disoccupati in quei giorni anche per l'asciutta, e ai quali si aggregò nei loro nudaci tentativi tattici contro gli austriaci attraverso il cortile della sua casa che aveva un'uscita verso la piazzetta del Sole, dove ora incomincia via Corridoni. All'altra estremità, dov'era la vecchia chiesa dei santi Damiano e Cosma già degli Agostiniani Scalzi, poi del Gesuiti, infine di un negoziante di vino, dall'alto della canonica di San Babila don Cesare Airoldi fulminava gli austriaci con le sue moschettate. Giustamente dunque Giuseppe Sacchi, un altro illustre abitante di quelle contrade, voleva che questi ricordi fossero eternati.

Papà Sacchi, 11 fondatore degli Asili di carità per l'Infanzia e la puerizia in via Chiossetto, intervenendo in una polemica sollevata da uno dei molti vecchi progetti di interrare il Naviglio, scriveva: "E chiudiamolo pure, in nome della sanità cittadina. Ma là dove sarà coperto collochiamo una lapide che dica: Sul Canale Naviglio - ora qui sepolto — il Popolo di Milano — nel marzo dell'anno 1848 — ha pure combattuto e vinto lo straniero in nome dell'Italia libera. Sarà piantata la lapide?

C'è da dubitarne, vista la fretta con la quale si procede a cancellare tutto il vecchio, tanto che qualcuno ha creduto bene di porre, in certi punti più delicati, ripari alle incurie degli sterratori o alle ruote dei carri, fasciando ad esempio i marmi dell'artistico portale del palazzo Del Maino. Ben protette e imbottite, come i capolavori d'arte nelle zone di guerra, sono state anche le sirenette del ponte di ghisa. Ciò rivela il proposito di conservare il ponte e di ricomporlo altrove, con le sue quattro figurette metà donna e metà pesce, dalia coda ritorta che finisce in una larga pinna e dalla spatola (lei remo in spalla. Si pensa infatti d! trasportarlo al Parco o ai Giardini Pubblici. I buontemponi potranno quindi divertirsi ancora alle spalle dell'amico provincialotto, promettendogli una avventura serale con le sorelle Ghisini. Ma ce ne saranno ancora dei provinciali ?

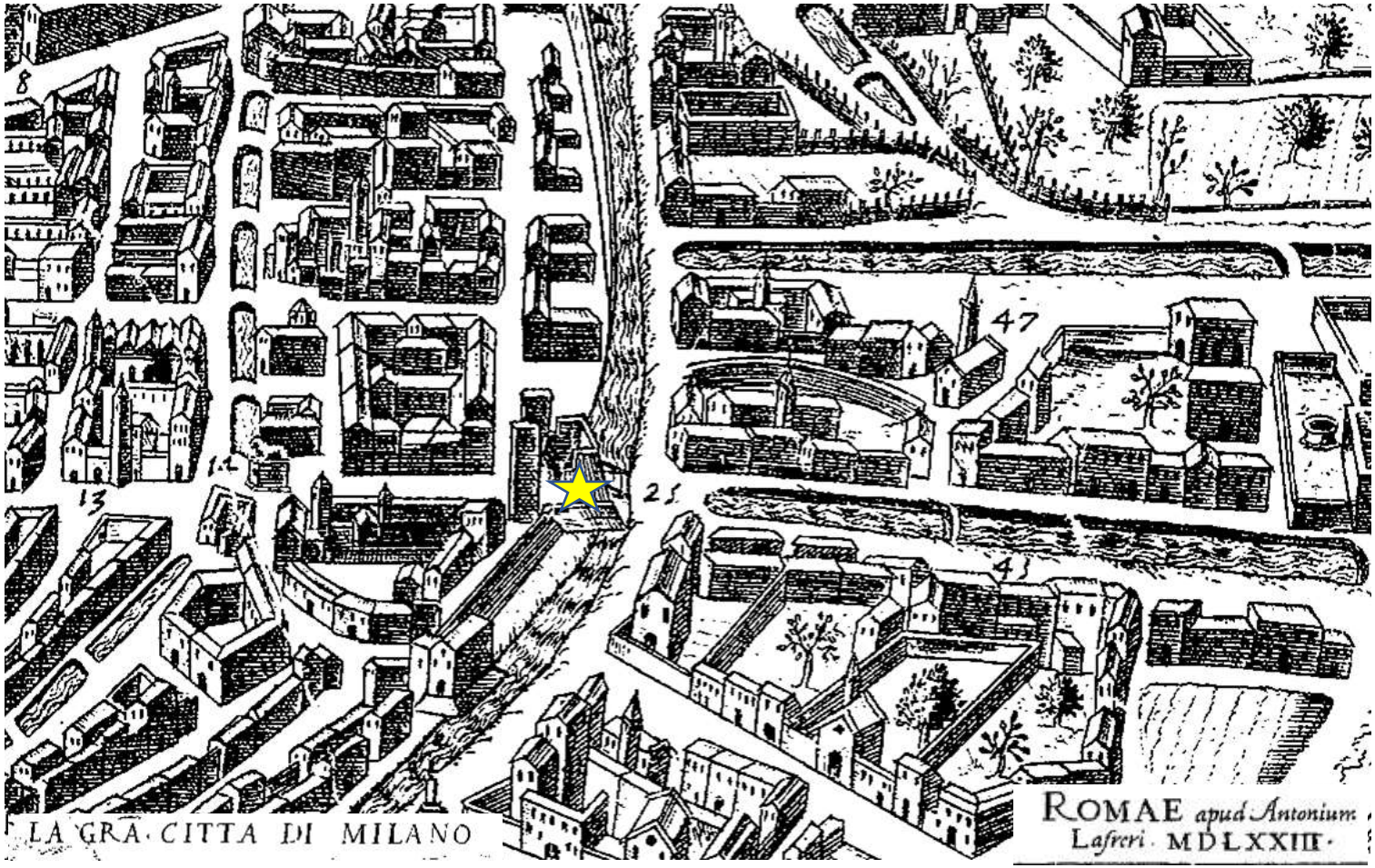
Ponte di Porta Orientale

Entrando dalla città da Corso di Porta orientale (o di porta Renza, oggi corso Venezia) si superava il ponte e la porta omonimi. Il vasto viale portava come oggi a S. Babila. Qui lungo l'attuale Via Senato era ubicata la Conca di S. Pietro Celestino (dal nome dell'allora Via Senato) o di Via Senato o di Porta Orientale lunga 29 metri. Aveva la particolarità di avere al centro un'isoletta alberata.



25 - Porta Orientale

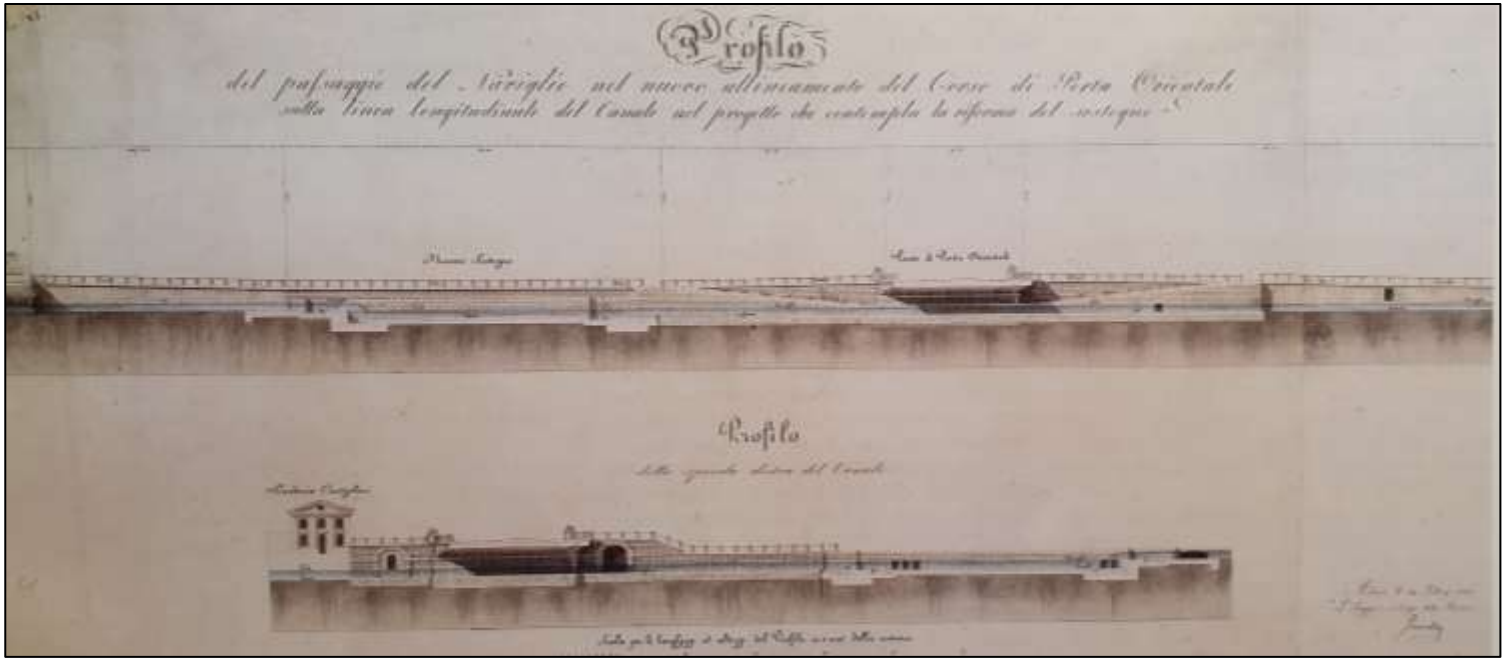
13 - S. Babila



Un barcone carico di carta per il Corriere della Sera passa sotto al ponte di porta Orientale

Alessandro Manzoni, “I Promessi Sposi” dal Cap XI

*…… e (Renzo) si trovò a **Porta Orientale**. Non bisogna però che, a questo nome, il lettore si lasci correre alla fantasia l'immagini che ora vi sono associate. Quando Renzo entrò per quella porta, la strada al di fuori non andava diritta che per tutta la lunghezza del lazzeretto; poi scorreva serpeggiante e stretta, tra due siepi. La porta consisteva in due pilastri, con sopra una tettoia, per riparare i battenti, e da una parte, una casuccia per i gabellini. I bastioni scendevano in pendìo irregolare, e il terreno era una superficie aspra e inuguale di rottami e di cocci buttati là a caso. La strada che s'apriva dinanzi a chi entrava per quella porta, non si paragonerebbe male a quella che ora si presenta a chi entri da porta Tosa. Un fossatello le scorreva nel mezzo, fino a poca distanza dalla porta, e la divideva così in due stradette tortuose, ricoperte di polvere o di fango, secondo la stagione. Al punto dov'era, e dov'è tuttora quella viuzza chiamata di Borghetto, il fossatello si perdeva in una fogna. Lì c'era una colonna, con sopra una croce, detta di san Dionigi: a destra e a sinistra, erano orti cinti di siepe e, ad intervalli, casucce, abitate per lo piú da lavandai……*



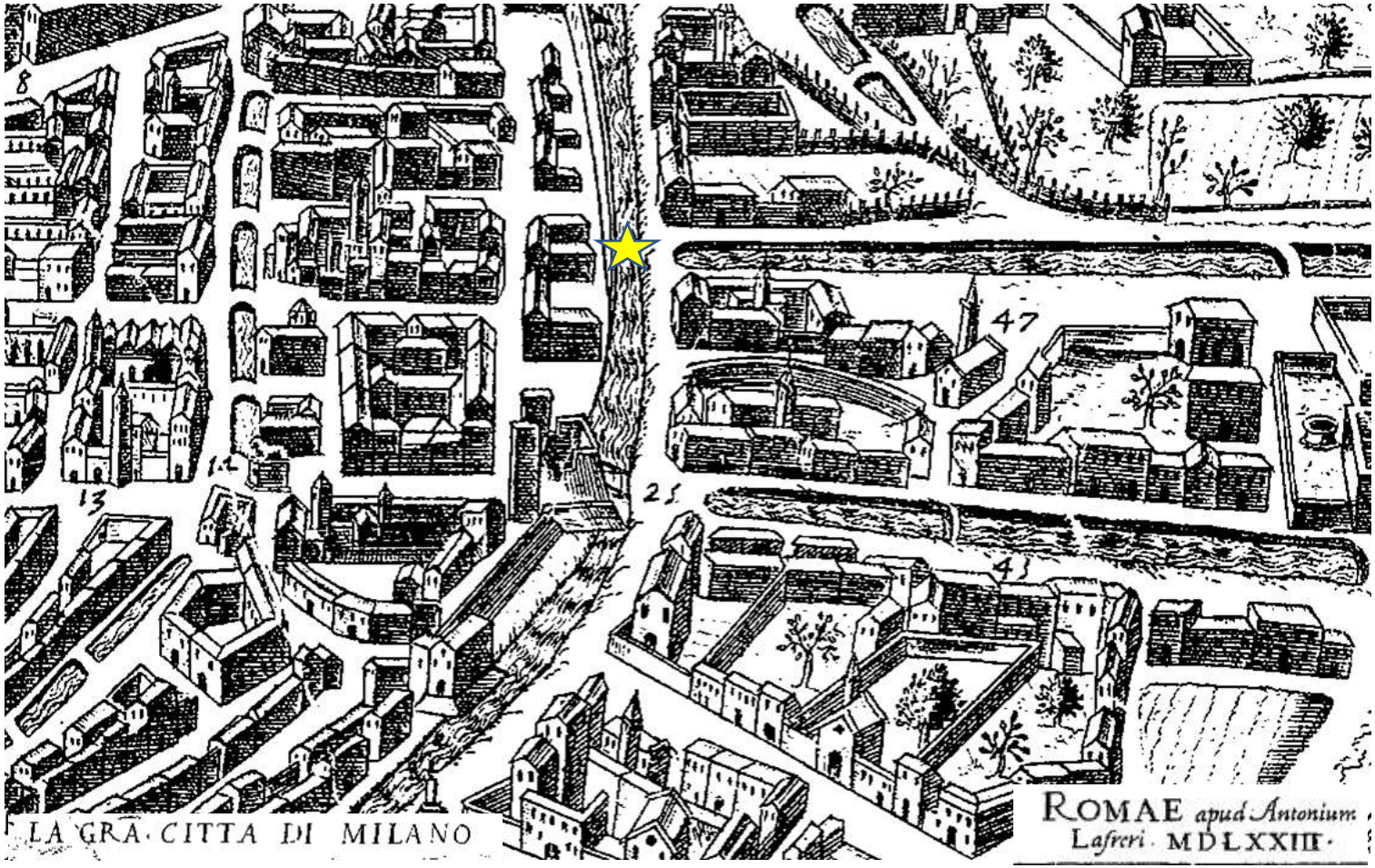
Sezione longitudinale del Ponte di Porta Orientale e della conca di Via Senato nel 1820 in occasione del suo rifacimento

Ponte di S. Andrea

Non presente nella carta del 1722 e quindi successivo era il Ponte di S. Andrea che attraversava il naviglio interno facendo proseguire la via omonima verso l'attuale Via S. Primo che costeggia il Palazzo del Senato oggi Archivio di Stato ed un tempo Collegio Elvetico costruito nel 1579 dall'Arcivescovo Carlo Borromeo quale Seminario per il Clero Svizzero. Al di là del Palazzo scorre la alberata Via Marina una delle più eleganti vie di passeggio della Milano sette-ottocentesca progettata dal Piermarini intorno al 1784 che porta tutt'oggi alla Villa Reale ed ai Giardini. In un articolo del Corriere della Sera del 10/03/1930 si legge»…chi sa più dove era il ponte Morto? S'apriva di fronte a via Gesù (quando non esisteva ancora il ponte di Sant'Andrea; e anche quello se ne andò senza lasciar traccia; ed è un miracolo se in qualche antica pianta si trova segnato.»

25 – Porta Orientale

13 – S. Babila



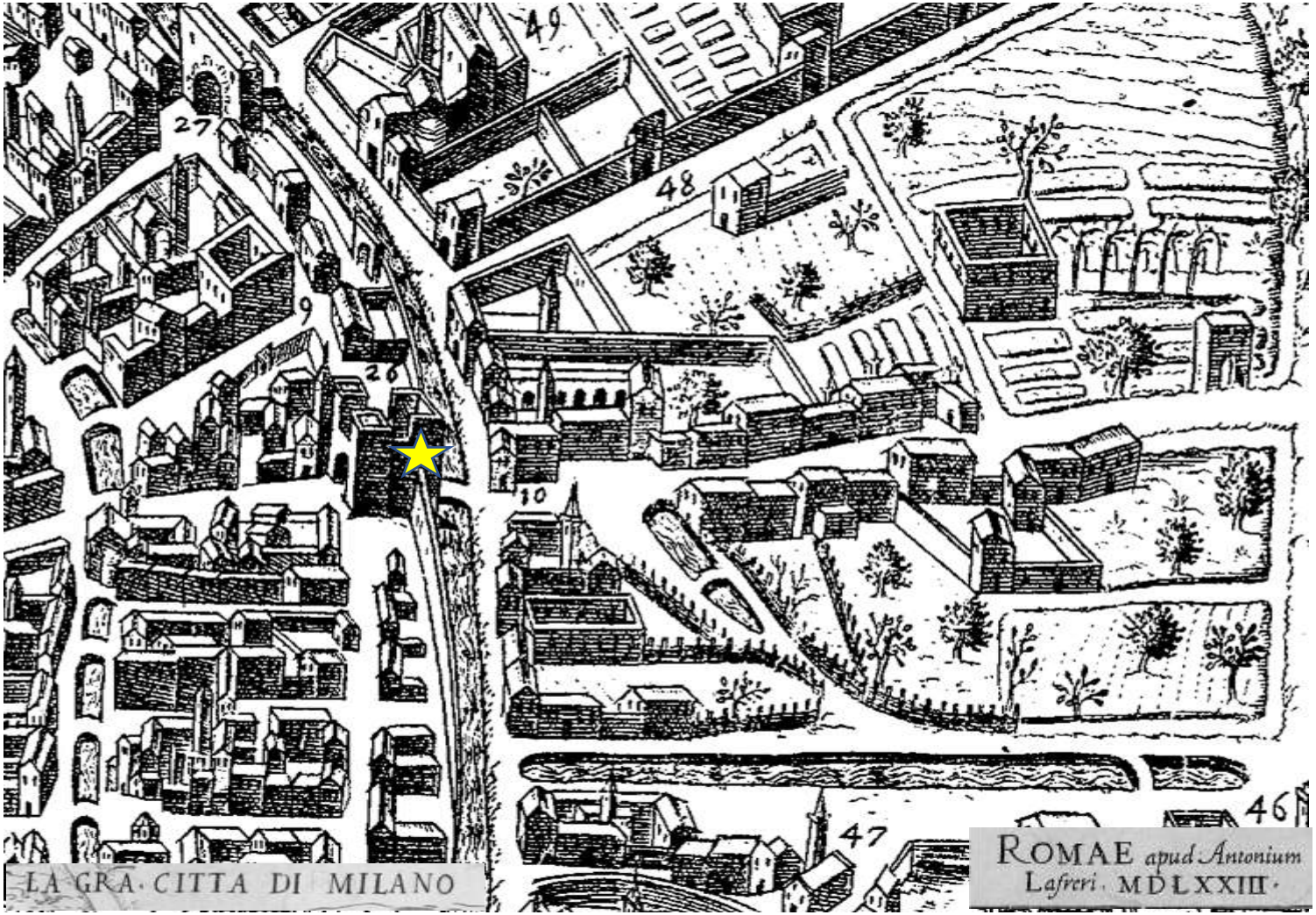
Via Senato al ponte di S. Andrea

Ponte di Porta Nuova

Il Ponte di Porta Nuova era collocato nell'attuale Piazza Cavour e consentiva a chi arrivasse dalla Strada che porta alla Cavalchina (oggi Via Turati) e la strada Risara (Via Manin) di entrare in città attraversando la Pusterla Nuova (da non confondersi con l'attuale Porta Nuova) ed imboccare l'allora Corso di Porta Nuova (oggi Via Manzoni)

26 - P.ta Nuova

48 - Brogo di Porta Nuova



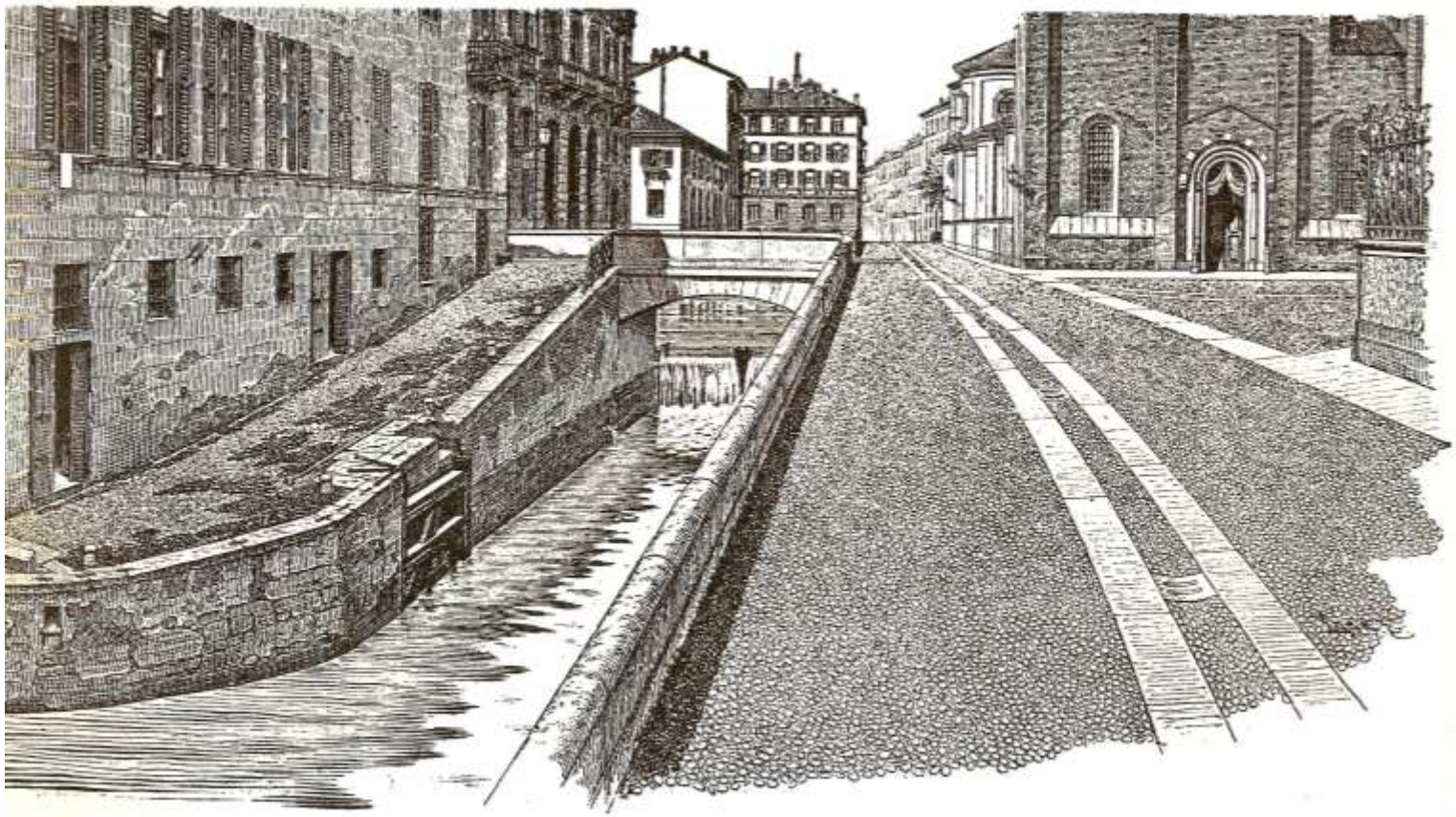
G. Grossi – Porta Nuova

ALESSANDRO MANZONI
I PROMESSI SPOSI DAL Cap. XXXIV

Stato lì alquanto, prese la diritta, alla ventura, andando, senza saperlo, verso **porta Nuova**, della quale, quantunque vicina, non poteva accorgersi, a cagione d'un baluardo, dietro cui era allora nascosta. Dopo pochi passi, principiò a sentire un tintinnìo di campanelli, che cessava e ricominciava ogni tanto, e poi qualche voce d'uomo. Andò avanti e, passato il canto del baluardo, vide per la prima cosa, un casotto di legno, e sull'uscio, una guardia appoggiata al moschetto, con una cert'aria stracca e trascurata: dietro c'era uno stecconato, e dietro quello, la porta, cioè due alacce di muro, con una tettoia sopra, per riparare i battenti; i quali erano spalancati, come pure il cancello dello stecconato.

1854 - G. Pessina – Il ponte e gli archi di Porta Nuova

F. Gonin, Renzo a Porta Nuova



Ponte Marcellino e Chiesa di San Marco.

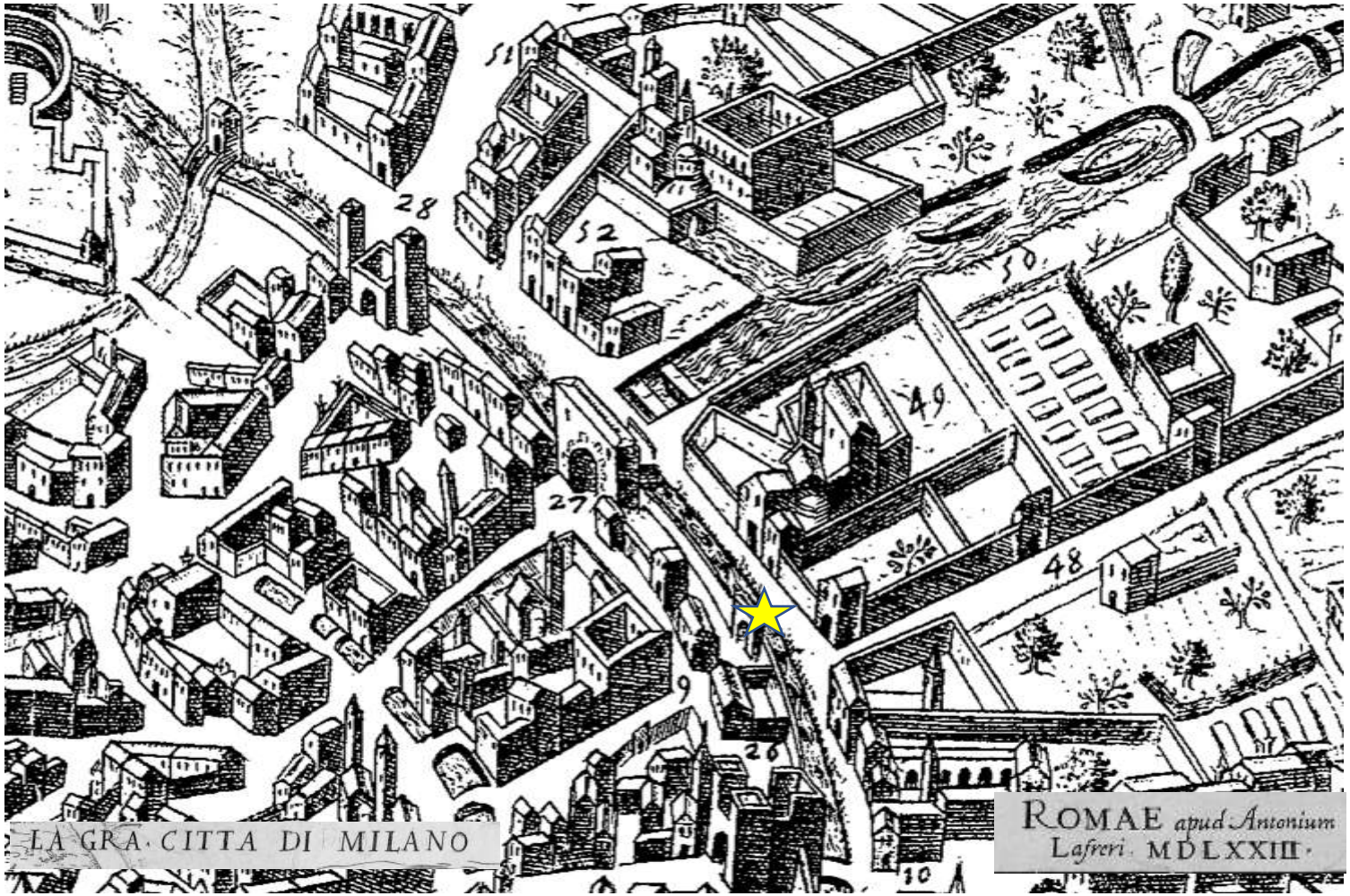
Ponte di Via Borgo Nuovo o Marcellino

Per raggiungere S. Marco dal centro era necessario percorrere la via Borgo Nuovo (oggi Borgonuovo) ed attraversare l'omonimo ponte poco prima che il Naviglio interno piegasse di 90 gradi al Ponte di S. Marco dopo la Basilica per raggiungere la Conca dell'Incoronata. Qui si passava dalla Pusterla di Borgo Nuovo detta in origine Porta Beatrice in onore di Beatrice d'Este (vedi planimetria della pagina successiva) . Era qui situata una conca di 28 metri di lunghezza.

27 - Porta Beatrice

49 - S. Marco

50 - Naglio de S. Marco



ALESSANDRO MANZONI
I PROMESSI SPOSI DAL Cap. XXXIV

… Il giovine s'era fermato sulla cantonata della piazza, vicino alla sbarra del canale, e pregava intanto per que' morti sconosciuti. Un atroce pensiero gli balenò in mente: «forse là, là insieme, là sotto... Oh, Signore! fate che non sia vero! fate ch'io non ci pensi!»
Passato il convoglio funebre, Renzo si mosse, attraversò la piazza, prendendo lungo il canale a mancina, senz'altra ragione della scelta, se non che il convoglio era andato dall'altra parte. Fatti que' quattro passi tra il fianco della chiesa e il canale, vide a destra il **ponte Marcellino**; prese di li, e riuscì in Borgo Nuovo.

C. Pizzi, La chiesa di S, Marco e Via Fatebenefratelli

1836 - G.B. Dell'Acqua Il ponte Marcellino a leggera schiena d'asino verso l'abside di S.Marco con un'edicola votiva.

Accanto al ponte Marcellino c'era una grande ruota di un mulino (ben visibile nella foto grande) che forniva energia alla Fabbrica del cioccolato «Theobroma» (il nome veniva dalla classificazione che Linneo fece della pianta da cui si produce poi la cioccolata: la Theobroma Cacao. L'insegna è visibile nella foto piccola).Il mulino della Theobroma scomparve insieme al resto della Cerchia dei Navigli nel 1930. Era il famoso *« Rodon del ciocolatt»* cantato dal poeta meneghino Luigi Medici autore della poesia riportata in questa pagina. Bonvesin de la Riva racconta addirittura che nel Milanese vi erano «… novecento e più mulini che contano [oltre tremila ruote], …»

EL RODON DEL «CICOLATT»*(1)*
Come 'l gira el gran rodon;
el grondanna de baùscia:
in de l'aria de la sperluscia,
ciff e ciaff, Iiran liron...

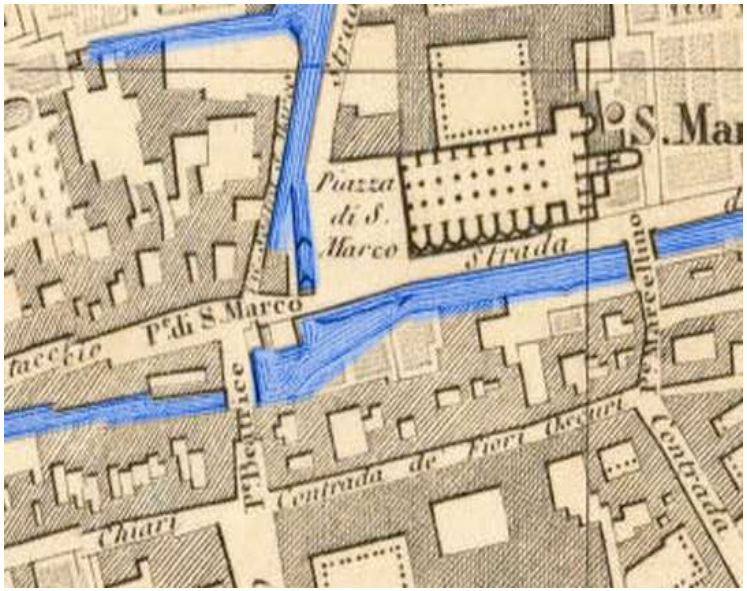
El rodon del cicolatt
el rampega, el gira, el truscia,
coi sò pal el se rinfresca,
e poeu el pesca in l'acqua fresca
ratt, foeui, ciànfer e sciavatt,
mes'ciaa su cont la baùscia...

el barcon, Iiran liron,
el va via col sò tran tran
el traversa el vecc Milan
cont in l'acqua el sò timon...

(1) La Gran ruota del cioccolato – Come gira la gran ruota, gronda di bava e brilla nell'aria, ciff e ciaff lenta lenta. La gran ruota del cioccolato s'inerpica gira e strofina, con le sue pale si rinfresca e poi pesca nell'acqua fresca, ratti foglie, scarti e ciabatte mescolate con lo sputo … Il barcone piano piano va via col suo tran tran ed attraversa la vecchia Milano col suo timone nell'acqua

Ponte di Porta Beatrice

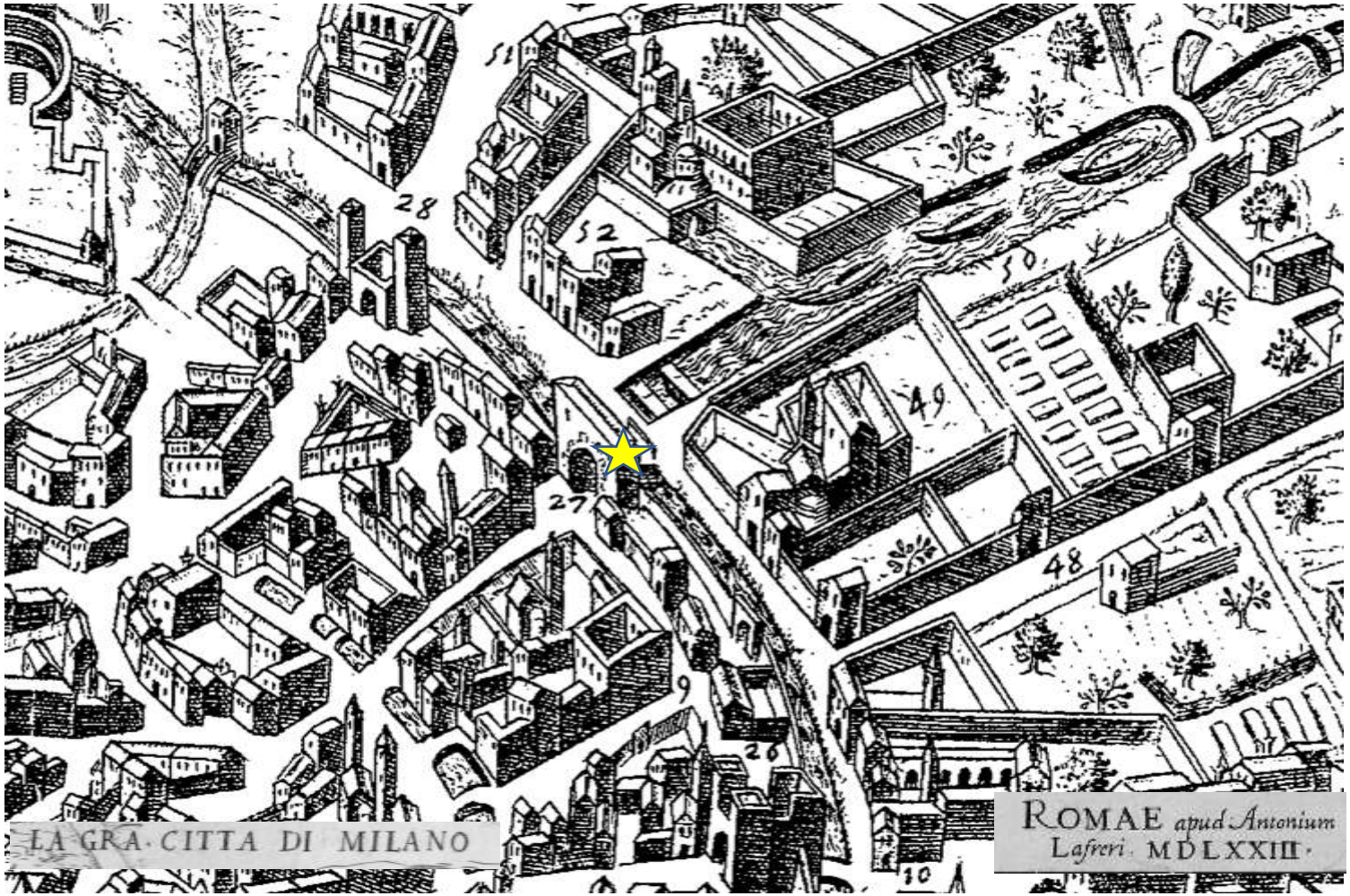
Dopo il Ponte Marcellino la «Fossa» navigabile piegava verso nord all'altezza di S. Marco. Un ramo procedeva tuttavia verso la via Pontaccio denominato «Naviglio morto» in quanto poche decine di metri dopo la parte scoperta terminava. Appena prima vi era una pusterla denominata Beatrice posta alla fine di Via Brera proprio dove ora è il bar Jamaica. Nel tempo aveva cambiato molti nomi ma all'arrivo di Ludovico il Moro prese questo nome in onore di sua moglie Beatrice d'Este e fu notevolmente ristrutturata dopo anni di degrado. Mantenne questo nome fino alla sua demolizione avvenuta nel 1860.



27 - Porta Beatrice

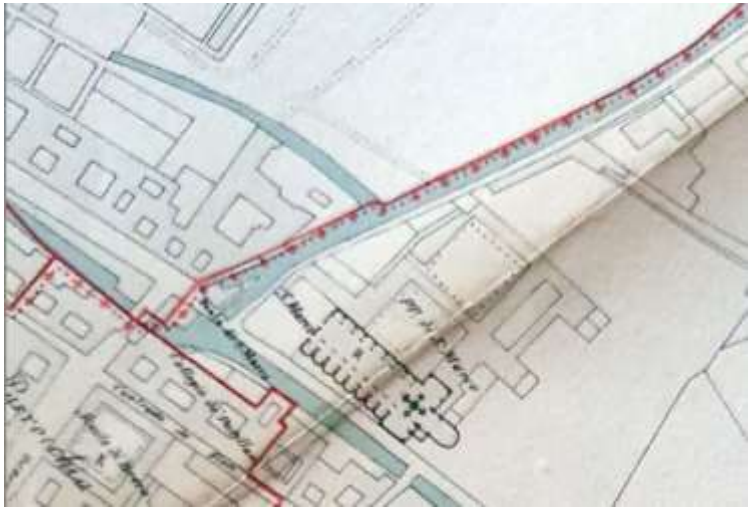
49 - S. Marco

50 - Naglio de S. Marco



Bernardino Bison il ponte di Porta Beatrice

Porta Beatrice



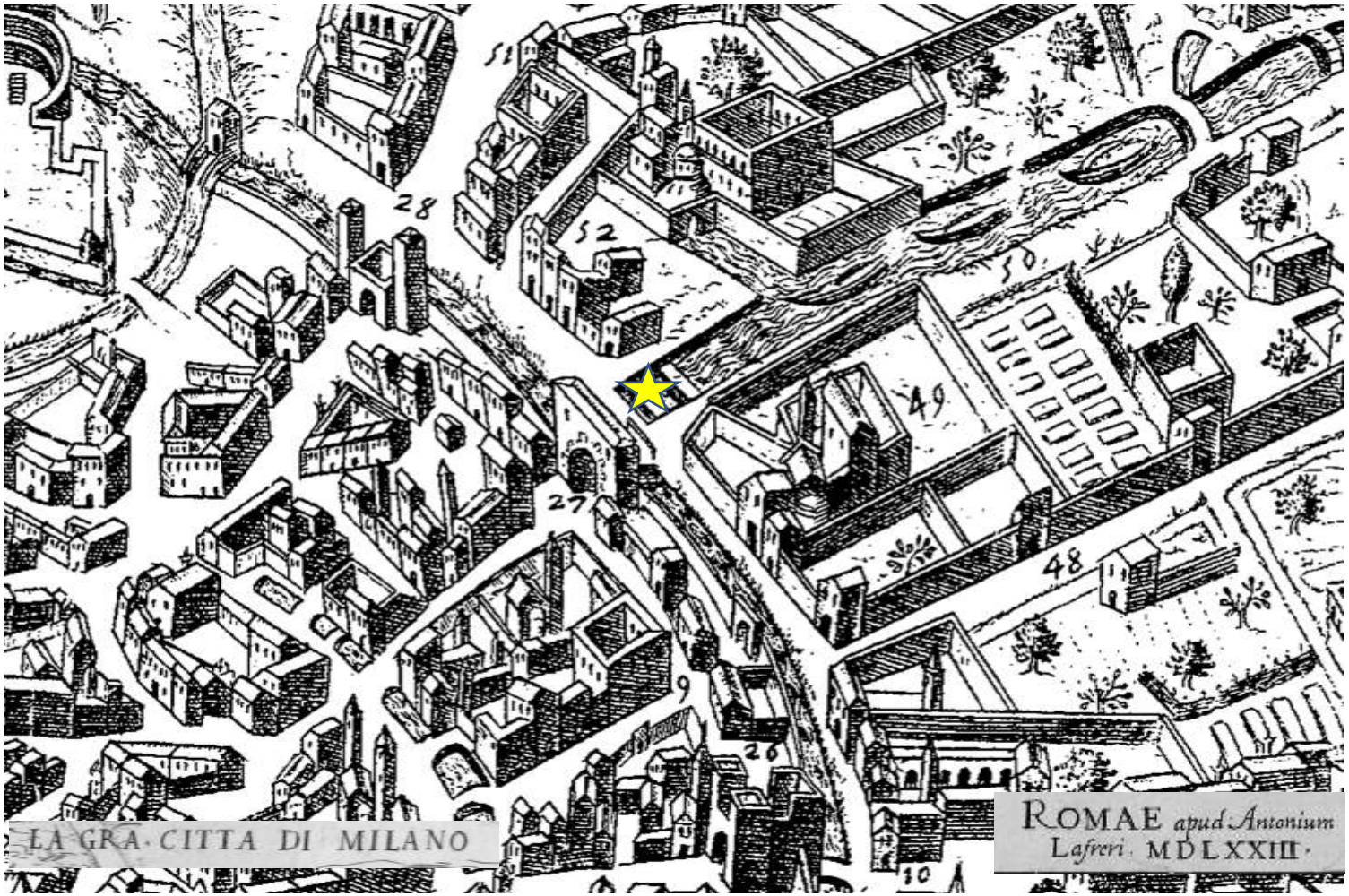
Ponte di S. Marco

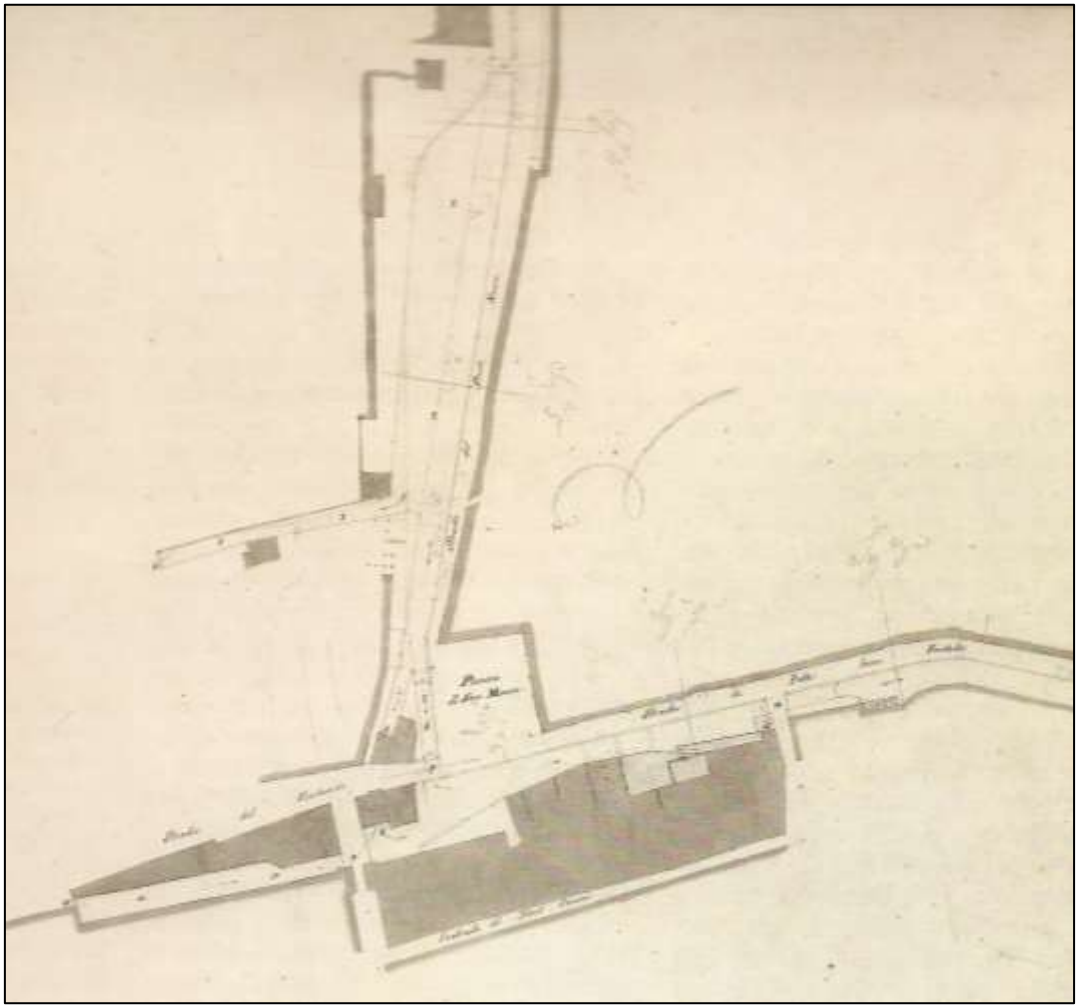
Qui la Fossa interna piega decisamente di 90 gradi per dirigersi verso la via S. Marco e la Conca dell'incoronata. Per poter proseguire l'alzaia, Via Fate Bene Fratelli deve superare l'alveo davanti alla Basilica proprio al Ponte di S. Marco.. Di fronte al ponte Beatrice. Questo punto è raffigurato da molti pittori, famosissimo un quadro dell'Inganni. Qui era situata anche la conca di S. Marco lunga circa 36 metri.

27 - Porta Beatrice

49 - S. Marco

50 - Naviglio de S. Marco





LUIGI MEDICI (1888-1965)
EL RODON DEL «CICOLATT»

Come 'l gira el gran rodon;
el grondanna de baüscia:
in de l'aria el se sperluscia,
ciff e ciaff, liran liron...

El rodon del cicolatt
el rampega, el gira, el truscia,
coi sò pal el se rinfresca,
e poeu el pesca in l'acqua
fresca ratt, foeui, ciànfer e
sciavatt, mes'ciaa su cont la
baüscia...

el barcon, liran liron,
el va via col sò tran tran
el traversa el vecc Milan
cont in l'acqua el sò timon...

Il Ponte Marcellino, il Ponte di S. Marco ed il laghetto omonimo

ALESSANDRO MANZONI
I PROMESSI SPOSI DAL Cap. XXXIV
……Arrivato allo sbocco di quella strada, scoprendo egli davanti la **piazza di San Marco,** la prima cosa che gli diede nell'occhio, furon due travi ritte, con una corda, e con certe carrucole; e non tardò a riconoscere (ch'era cosa famigliare in quel tempo) l'abbominevole macchina della tortura. Era rizzata in quel luogo, e non in quello soltanto, ma in tutte le piazze e nelle strade più spaziose, affinché i deputati d'ogni quartiere [10], muniti a questo d'ogni facoltà più arbitraria, potessero farci applicare immediatamente chiunque paresse loro meritevole di pena: o sequestrati che uscissero di casa, o subalterni che non facessero il loro dovere, o chiunque altro. Era uno di que' rimedi eccessivi e inefficaci de' quali, a quel tempo, e in que' momenti specialmente, si faceva tanto scialacquìo…..

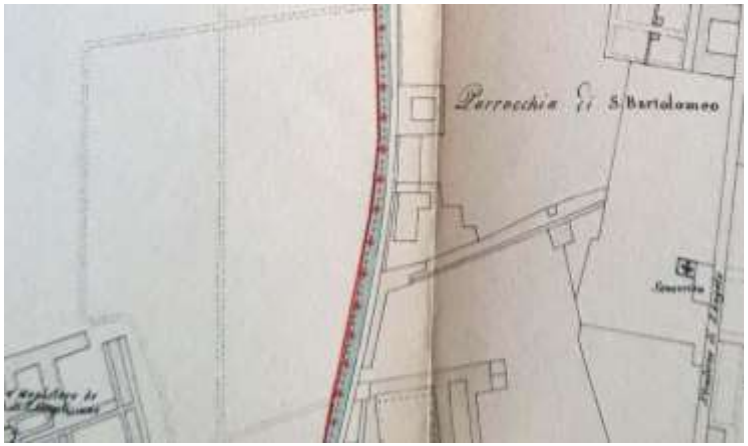
F. Gonin, Renzo per le strade di Milano

L. Bisi, Veduta di Piazza S. Marco 1835-1840

A. Inganni, Il Naviglio di via Fatebenefratelli

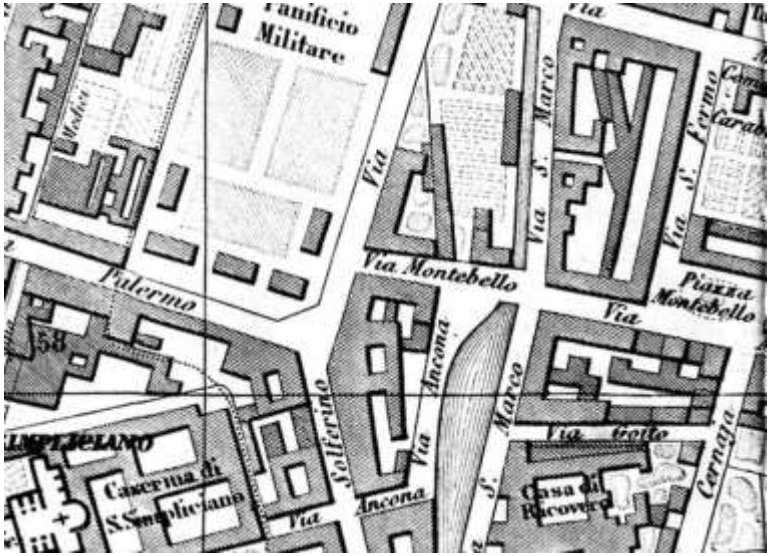
A. Inganni, Il Naviglio presso S. Marco

Il laghetto di S.Marco

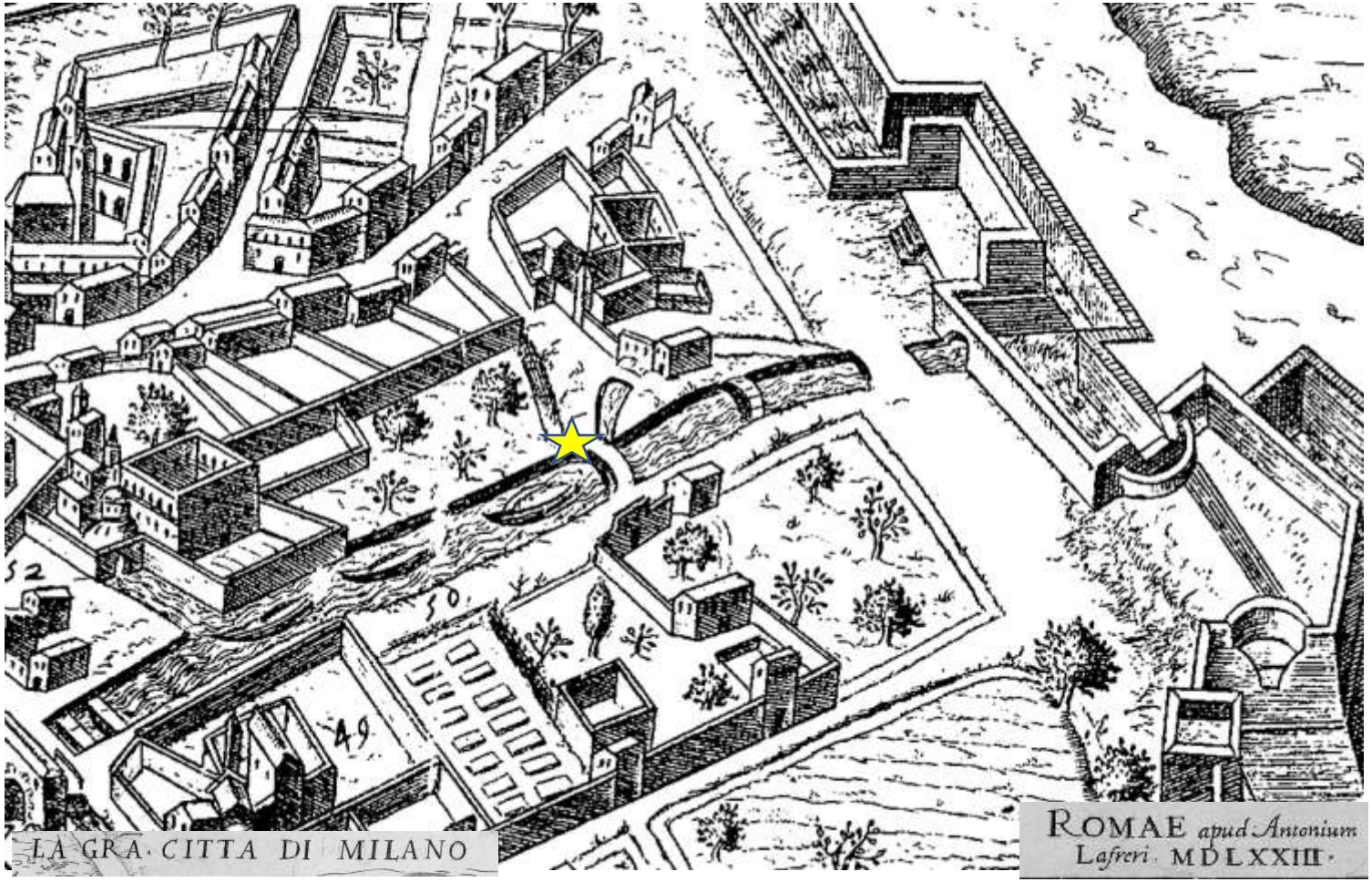


Ponte di Via Montebello o dei Medici

Il ponte, detto anche «il ponte dei suicidi» uno dei più fotografati e dipinti, non sembra presente nel 1722, compare successivamente e apre il passaggio a quella che oggi è la via Montebello chiudendo a monte quello che era il Laghetto di S. Marco. Il Ponte prendeva anche il nome di Ponte dei Medici da «Casa Medici» un palazzo all'angolo ora inglobato nel complesso del Corriere della Sera. Qui passavano i barconi carichi dei rotoli di carta per il Corriere della Sera. Nella planimetria del 1573 nella pagina che segue sono indicati dei ponticelli ma non è chiaro se fossero precursori del ponte dei Medici.



50 - Naviglio de S.Marco



F. Baruffi da Caravaggio, ponte di Montebello

G. Grossi Ponte al laghetto di S. Marco

Gli aspiranti suicidi non usavano solo il ponte dei Medici per i loro folli gesti ma tutto il Naviglio era utilizzabile come dimostrano questi articoli di un suicidio di un anziano in Via S. Damiano proprio accanto al ponte delle Sirenette, di un signore 58enne nel Naviglio Vallone, e di una povera donna cinquantenne in Via Francesco Sforza.

Corriere della Sera
11/07/1910

ziante

Il tentato suicidio di un vecchio

Si getta nel Naviglio in via S. Damiano

Ieri verso le ore 17, in via S. Damiano, un vecchio che vestiva la divisa del Ricovero di Mendicità di via S. Marco, scavalcato il parapetto della fossa interna, si gettava nell'acqua.

Passava in quel momento una vettura ed il passeggero di essa, col cocchiere, tentarono di trarre a salvamento il vecchio, gettandogli la briglia del cavallo. Ma non vi riuscirono: allora un passante — il fiorista Binda — levatosi la giacca si gettò nell'acqua, afferrò il vecchio e nuotando si portò sino al ponte di porta Monforte dove potè, con l'aiuto di altri, uscire dall'acqua ed estrarre il vecchio. Alcuni militi della Croce Verde trasportarono il vecchio alla infermeria del ricovero dove venne riconosciuto per Giuseppe Suardi, d'anni 63. Il Suardi si trova in condizioni gravi: non ha voluto dire per quali cause si sia indotto a cercare la morte: va però notato che, quando si gettò nell'acqua era brillo.

Per miseria

Ieri sera, in via Francesco Sforza, una donna sulla cinquantina, miseramente vestita, si gettò nelle acque della Fossa interna. Due passanti, certi Giovanni Camozzi e Carlo Gandolfi, accorsero in suo aiuto e dopo non pochi sforzi riuscirono a trarla dall'acqua.

Con una vettura pubblica l'infelice fu poi trasportata all'Ospedale Maggiore. Essa è certa Elisabetta Nidali, d'anni 55, abitante in viale Romana, n. 57 e disse di essere stata spinta alla disperazione dalla miseria.

Corriere della Sera
23/04/1911

Corriere della Sera
24/10/1910

Un annegato nella fossa interna

Questa notte, poco dopo le dodici, il facchino Donato Zanaboni, d'anni 58, abitante in via Marco d'Oggiono, N. 12, passando per via Vallone, diretto a casa sua, cadde nella fossa interna.

Il tonfo richiamò l'attenzione di una donna del vicinato che si trovava alla finestra di casa sua: costei, comprendendo quanto era accaduto, gridò al soccorso, facendo accorrere alcuni individui che si trovavano poco lontano.

Essi si affrettarono ad esplorare la Foppa, ma fu solo dopo qualche tempo che poterono scorgere un corpo che si manteneva immobile a fior d'acqua e poterono provvedere a trarlo a riva.

L'impresa non fu facile perchè le sponde sono in quel tratto assai alte: procuratisi una scala ed una corda due degli accorsi, il caporale Luigi Chiappa del 7 fanteria ed il cameriere dell'Albergo Popolare, Carlo Marini, si calarono nell'acqua e riuscirono a legare il corpo dell'annegato ed a tirarlo fuori. Lo Zanaboni — che fu poi riconosciuto da un suo vicino di casa — era già morto e tutte le cure praticategli furono vane: il suo corpo fu quindi deposto in un canto in attesa che un funzionario di P. S. ne autorizzasse il trasporto al cimitero Monumentale.

L'annegato non aveva parenti e viveva presso una famiglia di amici: egli aveva il vizio di bere molto e spesso anche di ubbriacarsi: ieri deve aver festeggiato la domenica con soverchie libazioni prendendo un'ubriacatura che doveva riuscirgli fatale. Si crede infatti che fiancheggiando il Naviglio, egli, malfermo in gambe, abbia perduto l'equilibrio e sia caduto nell'acqua.

IN VIA SAN MARCO

Un laghetto, un ponte, un quadrivio

Occupandoci della costruzione della nuova sede del liceo « Parini » in via Goito, su quell'area del chiostro di San Marco dove furono lungamente ricoverati gli inabili al lavoro, si accennava al decoro e all'igiene che questo nuovo quartiere scolastico acquisterebbe se, quando esso dovrà aprirsi alla falange di quasi mille studenti, cioè alla fine di quest'anno, fosse già coperto il tratto superstite di Fossa interna che dalla conca del Pontaccio si spinge ancora fino al ponte di Ferrante Gonzaga sui bastioni di porta Nuova, allargandosi abbondantemente nel laghetto.

La copertura, come si sa, è progettata, ma non ancora entrata nella fase decisiva, per cui è molto dubbio che il voto possa essere realizzato. Ma, intanto, giova osservare che quelle ragioni di igiene e di decoro sussistevano da un pezzo, anche prima che si progettasse di costruire l'edificio del « Parini », e interessano tutta la zona circostante e la massa di inquilini del rione Montebello, di piazza Mirabello, via San Marco, via Cernaia, via San Fermo, via Goito, largo Notari, via Statuto, via Palermo; essi non hanno mancato di invocare dalle autorità la copertura, soprattutto da quando, per oltre quattro chilometri, il Naviglio è stato cancellato, lasciando in vita solo un troncone del canale.

Questo è soltanto dominio di lavandaie, piscina balneare per qualche cane e, in estate, anche per qualche ragazzo; ed è soprattutto deposito di mota, di sporcizia e di alghe, rimosse ora forse con meno cura di quando si doveva ripulire tutto il Naviglio urbano.

Ma ora sembra evidente che, oltre a quelle di igiene e di decoro, vi sono anche altre ragioni a dare un carattere di urgenza alla copertura: ragioni di viabilità e di traffico di pedoni e di veicoli. E' certo che quando la fossa sarà coperta fino al bastione, ne deriverà un'ampia arteria utilmente sussidiaria della via Solferino.

Inoltre, la copertura potrà anche risolvere la complicata situazione del quadrivio Brera-Solferino-Pontaccio-Fatebenefratelli così angusto che non vi è posto che per il binario unico, per cui i convogli delle tre linee tranviarie che vi transitano sono costretti a rallentamenti e a perdite di tempo considerevoli, che intralciano, di riflesso, anche il movimento della linea di autobus. Ora, se non si ritiene conveniente demolire edifici per allargare quel quadrivio quanto occorra per collocarvi il binario doppio, la difficoltà potrebbe esser girata, come si è fatto in altri punti della città, dando per breve tratto un diverso itinerario alle vetture ascendenti o discendenti delle linee tranviarie. Esse potrebbero, a esempio nel dirigersi verso la Stazione centrale, invece di percorrere il primo tratto di via Solferino fino al largo Notari, percorrere la via San Marco dal Pontaccio fino a via Montebello, per poi riprendere al largo Notari il regolare percorso.

Oggi ad una tale soluzione si oppone l'ostacolo del ponticello alla veneziana di via Montebello, ponticello a scalini e molto elevato per consentire il sottopassaggio dei barconi, e pertanto utile solo ai pedoni. E' un ponte che, per il logorio e lo stato di decrepitezza in cui si trova, rinnova gli stessi inconvenienti lamentati dagli abitanti dell'isola Garibaldi a proposito della famigerata passerella che sovrasta il parco ferroviario di porta Garibaldi ed è anche frequente occasione di scivoloni e di disgrazie specialmente quando piove o nevica e i gradini diventano tutto un viscidume.

C'è, pertanto, chi opina che qualora l'opera della copertura del Naviglio dovesse essere ancora procrastinata si potrebbe almeno, e con lieve spesa, sostituire quel ponte con un altro a livello stradale che servisse ai veicoli e al tranvai. Così tutta la circolazione del quartiere ne sarebbe avvantaggiata.

Corriere 31/03/1914

Corriere 14/02/1933

Per il ponte di via Montebello

La riforma invocata per il ponte sul Naviglio in via Montebello, tendente a sostituire l'attuale ponte a gradinata con altro a livello che permetta il transito dei veicoli, ha trovato un'eco favorevole fra coloro che sono più di altri interessati, cioè i proprietari, gli abitanti e gli esercenti di via Montebello.

Riceviamo infatti varie lettere che plaudono alla nostra proposta, mettendo in rilievo i gravi inconvenienti che l'attuale ponte rappresenta, sia perchè esso è pericoloso, sia perchè soffoca il transito tra vie di notevole traffico.

A mettere però un po' d'acqua sopra tanto entusiasmo, riceviamo anche una lettera dell'ing. Felice Poggi, dell'Ufficio tecnico municipale. Eccola:

« Leggo nel *Corriere* l'articolo relativo ad *Un ponte che dovrebbe essere modificato*, e mi affretto a dire che la utilità del provvedimento era da tempo riconosciuta anche dall'Ufficio tecnico municipale di cui ho l'onore di far parte. Ma le condizioni di livello del piano attuale del ponte, che non possono essere modificate in modo permanente, non permettono di collegarvi il piano della via Montebello nel tratto sboccante in via San Marco, senza chiudere gli accessi a porte e botteghe delle due nominate strade; il rimedio si potrebbe solamente trovare in un ponte girevole o sollevabile per il quale il transito sarebbe sospeso quando passano le barche che scendono dal Naviglio della Martesana o si avviano a risalirlo.

« Ora non solo la spesa sarebbe notevole per un ponte così fatto e per il suo esercizio, ma ne sarebbero contenti quelli che oggi espongono il loro desiderio nel *Corriere della Sera?* E il traffico per la via Montebello, che trovasi fra due strade non lontane provviste di ponte, sarebbe poi così notevole da giustificare una spesa d'impianto e di manovra del ponte, certo considerevoli?

« Mi sono permesso di esporre queste considerazioni perchè l'articoletto esponeva come facile cosa la realizzazione del desiderabile ponte, mentre in fatto non lo è. »

Le osservazioni dell'ing. Poggi pongono la questione sul terreno tecnico, affacciando difficoltà considerevoli. Ma non potrebbero queste essere superate col concorso dei proprietari, dato che siano possibili da parte di essi riforme ai loro stabili tali da consentire la livellazione del piano stradale?

Il fatto che molti fra essi sono tra i firmatari di una delle lettere di plauso, che abbiamo ricevuto, dimostrerebbe che il Comune può contare sulla loro cooperazione e sul loro concorso.

La necessità di sostituire il ponte pedonale dei Medici viene sottolineata in questi articoli del Corriere della Sera mentre si sta svolgendo la chiusura della Fossa interna nel resto della Città e che in questa zona e ritardata. Si chiede infatti che qualora si perda ancora del tempo almeno venga fatta una passerella a livello stradale per consentire anche l'accesso di carri ed auto considerata anche la pericolosità del ponte molto scivoloso quando piove

Un progetto di ponte rivoluzionario

Nella seconda metà del 1800 subito dopo l'unità d'Italia, si sente la necessità di trasformare i ponti pedonali in ponti carrabili in quanto le nuove accresciute esigenze di trasporto viario cittadino richiedono di poter far transitare ovunque e senza difficoltà le merci indispensabili per una città in grande crescita, trasporto questo che prende sempre più importanza rispetto al trasporto su barche. E' il caso del progetto proposto dallo scultore Innocenzo Fraccaroli *(…quantunque provenga da un estraneo alla scienza meccanica e idraulica dell' ingegnere…)* per conciliare il transito dei barconi in via Montebello, dove avevamo visto esistente il ponte pedonale Dei Medici, con le esigenze di trasporto su ruote in quella via, divenuta una direttrice molto importante soprattutto per la presenza della sede del Corriere della Sera. Il ponte, che avrebbe dovuto essere affiancato al pedonale esistente, però non fu mai realizzato, forse perché cominciava già a prendere sempre più corpo l'idea della chiusura completa della fossa interna, ma riteniamo comunque interessante proporre qui di seguito il progetto (il cui testo è stato talora faticosamente riconosciuto) per l'ingegnosità e l'ottima soluzione proposta in una fase storica in cui l'ingegneria meccanica stava prendendo sempre più sviluppo e importanza. E' interessante notare che l'esigenza del nuovo ponte continuava comunque a sussistere ancora successivamente come dimostrano gli articoli del Corriere.

PROGETTO DI UN PONTE GIREVOLE (*)

DA COSTRUIRSI IN MILANO
PER DARE IL PASSAGGIO Al CARRI FRA I DUE TRONCHI DELLA VIA MONTEBELLO
ED ALLE BARCHE SUL NAVIGLIO DI S.MARCO

Ideato dalla Scultore Innocenzo Fraccaroli

Questo progetto fu Idealo fino dal 15 febbraio 1867 e comunicalo all' Ateneo di Milano , che fu generoso di molti plausi all'autore

PROGETTO DI UN PONTE GIREVOLE

DA COSTRUIRSI IN MILANO

PER DARE IL PASSAGGIO AI CARRI FRA I DUE TRONCHI DELLA VIA MONTEBELLO

ED ALLE BARCHE SUL NAVIGLIO DI S. MARCO

Ideato dallo scultore INNOCENZO FRACCAROLI (1).

M VAR.
2768

(*) Il presente progetto è stato gentilmente fornito dalla Dott.ssa Cristina Arduini

Si é al savio ed imparziale vostro giudizio, onorevoli Colleghi, ch'io presento e sottopongo un mio progetto di un ponte sul naviglio di S. Marco , onde congiungere la via Montebello, interrotta dal naviglio medesimo, da costruirsi in modo carrozzabile e mobile al tempo stesso pel libero passaggio delle barche.
Fatto sicuro da persona autorevole, come si possa per semplici prescrizioni al custode della vicina conca di Piazza S. Marco ottenere l'acqua sempre ad un livello, mi sono proposto di sviluppare simile argomento con un semplice progetto, del quale vi presento il piccolo modello ed i disegni relativi, persuaso, che i miei intendimenti non saranno indegni di esser presi in considerazione, quantunque provengano da un estraneo alla scienza meccanica e idraulica dell' ingegnere. Fu adunque mio principal pensiero, quello di immaginare il ponte in modo girevole, e che nella sua costruzione importasse il minor possibile dispendio, e tale per la sua semplicità, da rimuovere ogni idea di guasto, e fosse eziandio, Il più sollecito e facile ad aprirsi e chiudersi, al fine di non interrompere od arrestare di troppo il passaggio dei veicoli e dei pedoni, qualora per questi ultimi, non si eseguisca il passatoio già indicato... A raggiungere tali qualità, che erano del mio precipuo intendimento, credetti opportuno, che un galleggiante, potesse valer meglio a questo intento, di qualunque altro mezzo meccanico più complicalo ed assai più dispendioso. Difatti, io lo applicai sollo l'estremità del ponte ove si sposta dalla riva per aprirsi, e tale applicazione rispose egregiamente al mio concetto, rendendo così facile e pronta l'operazione di aprirlo e chiuderlo, da esser fatto, io penso, forse in meno di due minuti.
Come facilmente rileverete dai disegni anzidetti, e dal presente piccolo modello di questo ponte, la prontezza e facilità di simile operazione, derivano dalla sua semplicità, che non ha sfregamenti od attriti ai suo movimento, non essendovi a reggerlo, che il galleggiante da un lato, ed il perno dall'altro che lo tiene rialzalo ed obbligato a posto.
Le carrucole sottoposte in giro sulla piattaforma, sarebbero inerti, essendoché io intenda, sieno queste collocate più basse di due centimetri circa rispetto a quanto il ponte sta rialzalo dal perno, e ciò al solo ed unico scopo di opporvi resistenza nel caso transitasse un peso straordinario fuori del suo centro, e potesse smuoverlo dal suo livello.
Tutti gli altri pesi, come sarebbero le carrozze, gli omnibus, i carrelli ecc., io sono persuaso non potranno mai apportargli alcuna alterazione, e per la sua mole assai pesante, e perchè ancora nella sua esecuzione in grande, poserà in piano sul vivo della riva opposta per cinque e più metri in linea orizzontale, obbligatovi, dai semplici mezzi indicati che lo abbassano per 12 centimetri fermandolo in modo irremovibile.

E si è con un simile rialzo di 12 cent., ch'io intenderei registrare il ponte col mio galleggiante, sempre allo scopo di evitare attriti, e di poterlo aprire senza ostacoli, ancorché il livello dell'acqua mi si abbassasse anche di 10: in caso opposto,se sarà di molto, io credo resterà anche ferma la navigazione, se di poco, il mio ponte si aprirà più facilmente, e richiamato a posto con una piccola catena fissata alla riva che deve star sempre immersa nel naviglio, il suo abbassamento sul vivo della riva, sarà egualmente facile, trattandosi che l'acqua si avvallerà obbediente ai bisogni del galleggiante che arriva carico del peso del ponte.
Nel caso poi che le circostanze fosser tali da rendere al livello dell'acqua un abbassamento notabile, ciò che arresterebbe senza dubbio la navigazione, io avrei tuttavia provveduto anche a questo inconveniente , inserendo fra il ponte e le teste del galleggiante due regolatori a vite, i quali mostrandosi al di sopra del ponte lungo le sbarre, possono esser girali per una chiave, e procurar cosi con sollecitudine quell'abbassamento al galleggiante che più abbisogna (vedi Tav. 2, fig. 3). Ma lo scopo di queste viti è quello di tener sospeso il galleggiante, nei casi in cui vien tolta l'acqua, e di poterlo levare ad un bisogno.
Le carrucole sottoposte in giro sulla piattaforma, sarebbero inerti, essendoché io intenda, sieno queste collocate più basse di due centimetri circa rispetto a quanto il ponte sta rialzalo dal perno, e ciò al solo ed unico scopo di opporvi resistenza nel caso transitasse un peso straordinario fuori del suo centro, e potesse smuoverlo dal suo livello. Tutti gli altri pesi, come sarebbero le carrozze, gli omnibus, i carrelli ecc., io sono persuaso non potranno mai apportargli alcuna alterazione, e per la sua mole assai pesante, e perchè ancora nella sua esecuzione in grande, poserà in piano sul vivo della riva opposta per cinque e più metri in linea orizzontale,obbligatovi, dai semplici mezzi indicati che lo abbassano per 12 centimetri fermandolo in modo irremovibile. E si è con un simile rialzo di 12 cent, ch'io intenderei registrare il ponte col mio galleggiante, sempre allo scopo di evitare attriti, e di poterlo aprire senza ostacoli, ancorché il livello dell'acqua mi si abbassasse anche di 10: in caso opposto, se sarà di molto, io credo resterà anche ferma la navigazione, se di poco, il mio ponte si aprirà più facilmente, e richiamato a posto con una piccola catena fissata alla riva che deve star sempre immersa nel naviglio, il suo abbassamento sul vivo della riva, sarà egualmente facile, trattandosi che l'acqua si avvallerà obbediente ai bisogni del galleggiante che arriva carico del peso del ponte.
Nel caso poi che le circostanze fosser tali da rendere al livello dell'acqua un abbassamento notabile, ciò che arresterebbe senza dubbio la navigazione, io avrei tuttavia provveduto anche a questo inconveniente , inserendo fra il ponte e le teste del galleggiante due regolatori a vite, i quali mostrandosi al di sopra del ponte lungo le sbarre, possono esser girali per una chiave, e procurar cosi con sollecitudine quell'abbassamento al galleggiante che più abbisogna .

A prevenire poi le osservazioni che mi si potessero fare, cioè, come il ponte sarebbe esposto a dei guasti ove sta rallentato dal perno, e pei suoi movimenti fuori delle linee del suo livello, pel galleggiante che lo rialza ed abbassa a seconda delle oscillazioni dell'acqua, e pel transitare dei gravi pesi esternamente al suo centro, siccome ho detto, farò osservare, come io ritenga d'aver provveduto anche a questo, e ciò, coll'ideare il perno medesimo fisso sulla piattaforma, e sopravanzato da un corpo sferico di maggior diametro, il quale sarebbe ricevuto ed abbracciato da una calotta di bronzo concentrica (egualmente che una ghianda del suo guscio), inserta di sotto in su stabilmente nella grossezza del ponte, e con tale applicazione, io non dubito di averlo reso libero nei suoi movimenti e salvo da qualunque siasi scontro. Ho inoltre posto riparo alla riva destra del naviglio, acciocché, accostandosi il ponte con forza per la spinta che riceve più o meno gagliarda, da chi lo apre, non abbia a scomporla, e questo consiste In un pala immersa nell'acqua, mobilmente sorretta da un braccio sporto da una trave, conficcata 3Ul fondo del canale a perpendicolo, rasente il muro della riva: questo congegno pescando nell'acqua offre una cedevole resistenza, e fa si, che l'urto del ponte non passi alla riva e si raddolcisca ed annienti contro questa pala , che dista un metro circa dalla riva . Alla riva opposta dove il ponte si chiude, avrei pure raddolcito l'urto applicandovi un cuscino di *gutta perca*(??). Da questa mia breve descrizione, e colla scorta del piccolo modello di questo ponte, e de' suoi disegni, io spero, egregi Colleghi, di aver chiarito e dimostralo:

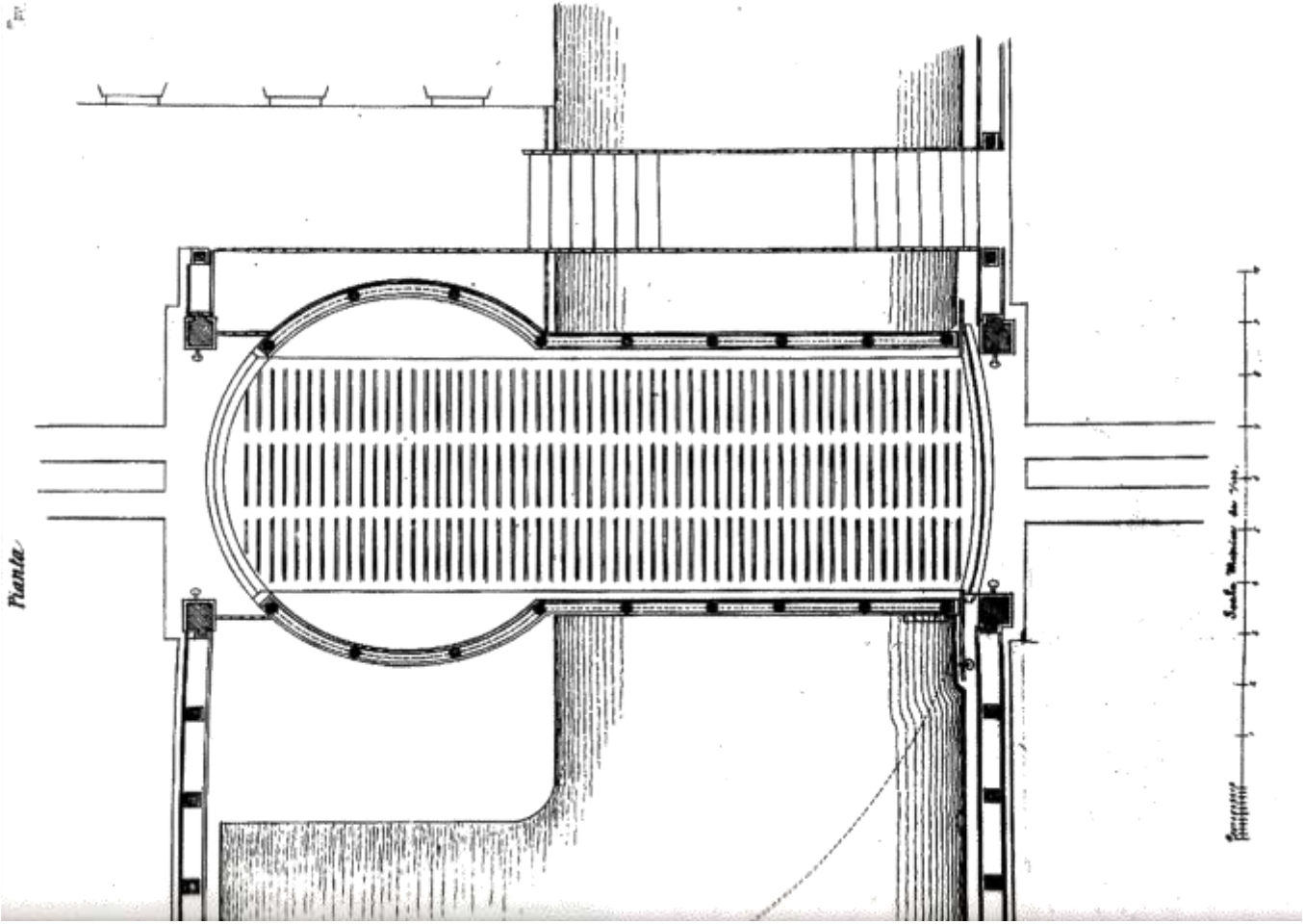
1. La minima spesa nella sua costruzione riducendola (col mio concetto) ad una piccola barca: fatta astrazione ben inteso di quella del ponte colle sbarre, manufatti ecc. ecc. che occorrerebbe sempre qualunque fosse il sistema che si volesse adottare.
2. La ben lontana possibilità di guastarsi, per la speciale sua semplicità, non presentando alcuna complicazione.
3. La facilità e prontezza d'aprirlo e chiuderlo: cose tutte importanti e degne a mio credere, d'esser prese in quella considerazione che si meritano, come pure la singolarità che presenta per la sua forma, di chiudere la pubblica via colla propria sbarra quando gira per dare il passo alle barche.

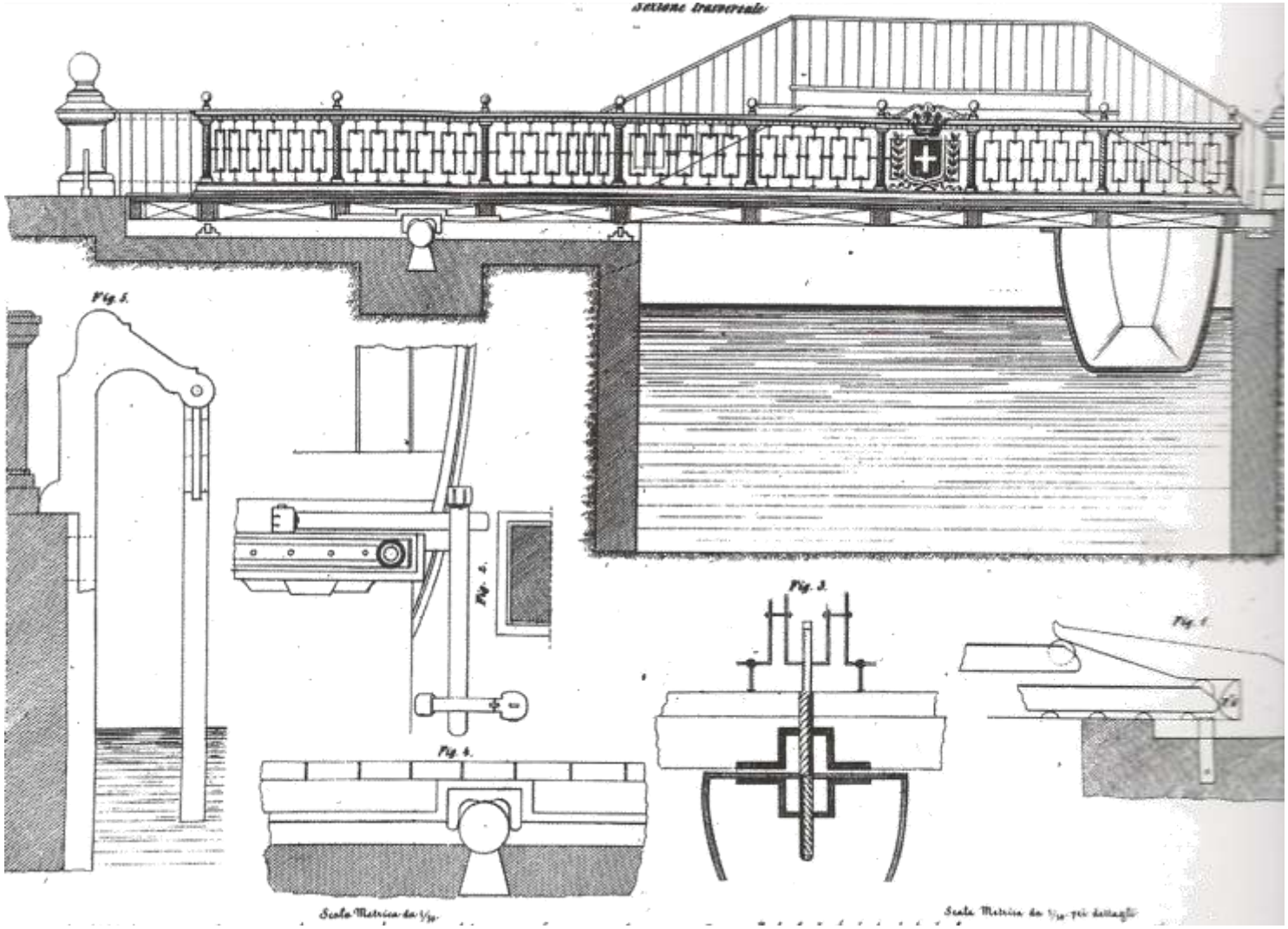
Per tutto quanto poi riguarda alla solidità di quest'opera, alla giustezza delle proporzioni, all'esattezza e giudiziosa esecuzione di ogni singola sua parte, io non dirò parola alcuna, appartenendo tutto ciò a coloro che si conoscono scientificamente di quest'arte; io sarò pago o soddisfatto, se tali mie indicazioni varranno a favorire la effettuazione di quest' opera che è tanto reclamata.

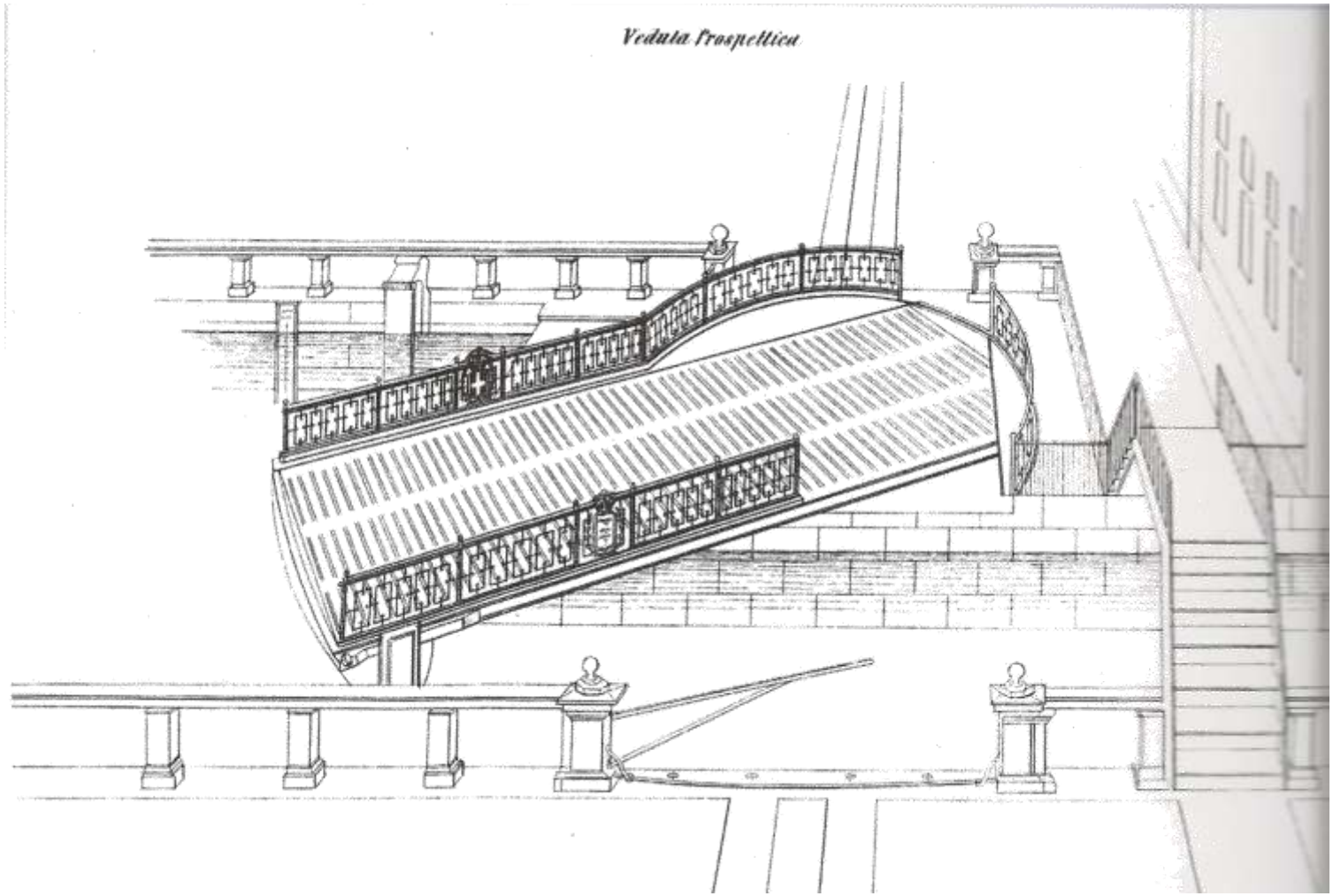
15 febbraio 1867.

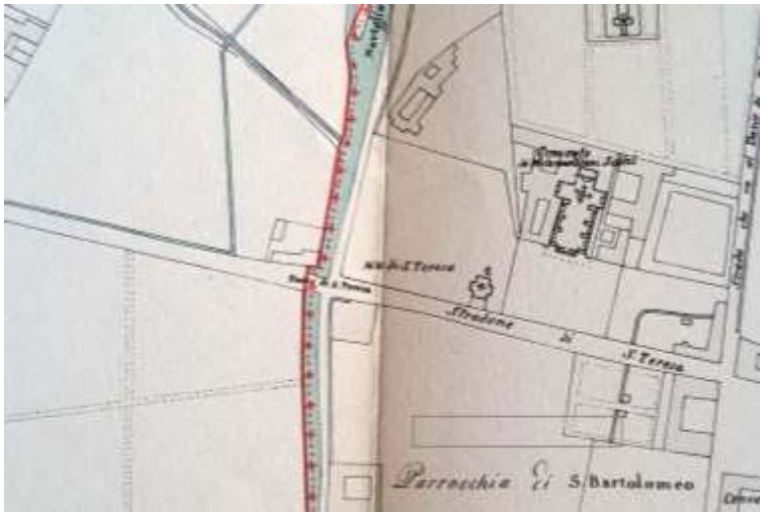
Innocenzo Cav. Fraccaroli

Estratto dal Giornale dell'Ing. e Arch. Civile e Meccanico , anno XVI.


Pianta


Sezione trasversale
Fig. 5.
Fig. 4.
Fig. 4.
Fig. 3.
Fig. 1
Scala Metrica da 1/50.
Scala Metrica da 1/10 pei dettagli

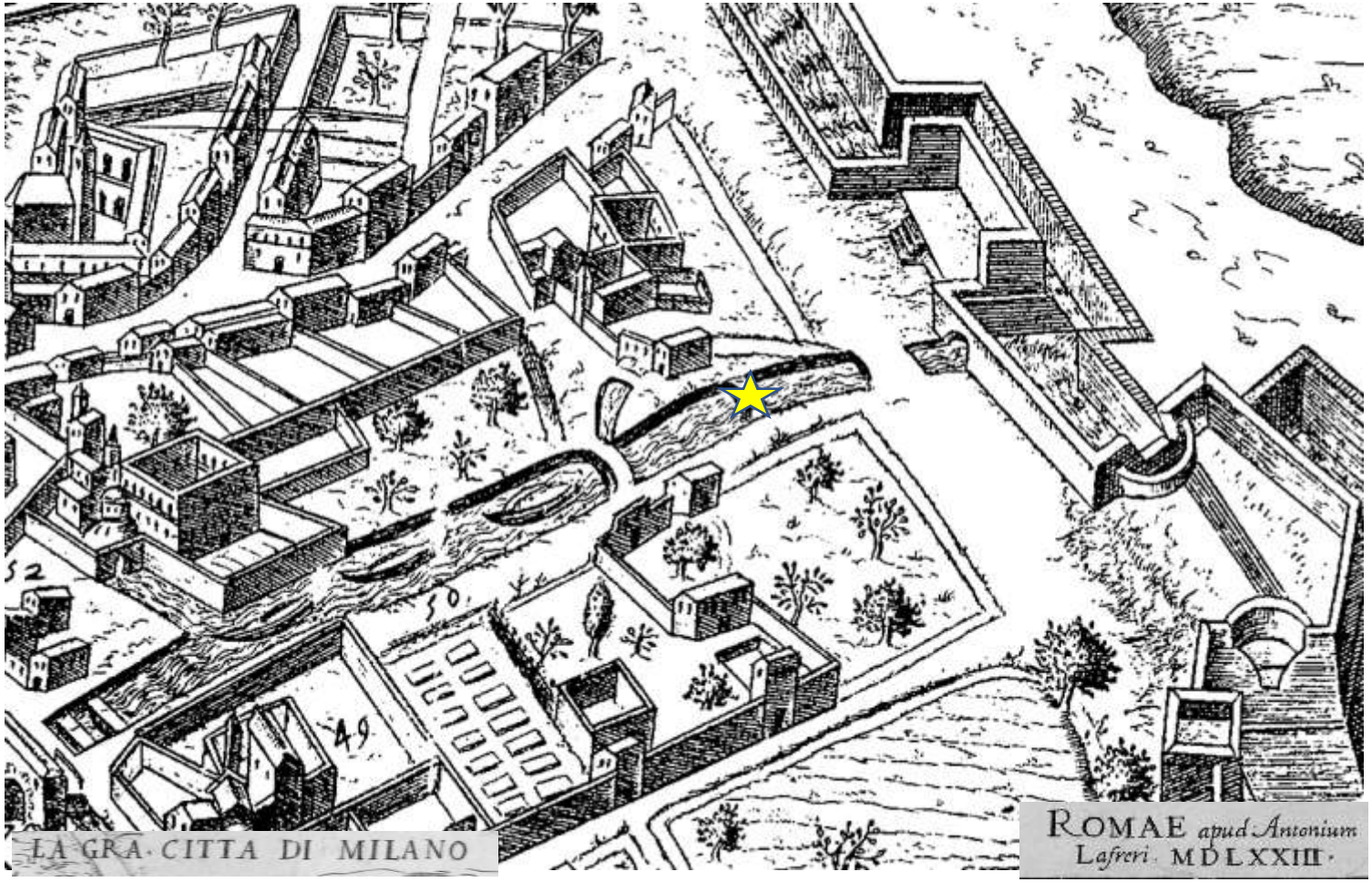

Veduta Prospettica



Ponte di S. Teresa

Lo Stradone di S. Teresa (oggi Via Moscova voluto da Napoleone il 17/09/1812 per ricordare gli Italiani caduti in quella battaglia) attraversava il naviglio e la via S. Marco in questo punto. Il ponte era stato poi ristrutturato ed inaugurato il 26 marzo 1813 su ordine di Beauharnais

50 - Naviglio de S.Marco



Nel 1909 il ponte presentava notevoli danneggiamenti e se ne decise la ristrutturazione completa come risulta da questi due articoli del Corriere della Sera del settenbre di quell'anno e del febbraio dell'anno successivo.

Corriere della Sera
16/09/1909

Un nuovo ponte per la via Moscova

La costruzione di un nuovo ponte in sostituzione dell'attuale esistente in via Moscova pel sovrapasso del Naviglio Martesana, oltre che richiesta da numerose e ripetute domande degli abitanti della località, s'impone poichè con essa vengono migliorate sensibilmente le condizioni di transito della via Moscova. Essendo la fossa interna di proprietà demaniale, venne chiesta al competente ufficio l'autorizzazione alla ricostruzione del ponte, autorizzazione che venne accordata dietro l'accettazione d'un disciplinare che stabilisce le norme tecniche per l'esecuzione delle opere da farsi a cura e spese del Comune nel periodo dell'asciutta primaverile dell'anno 1910.

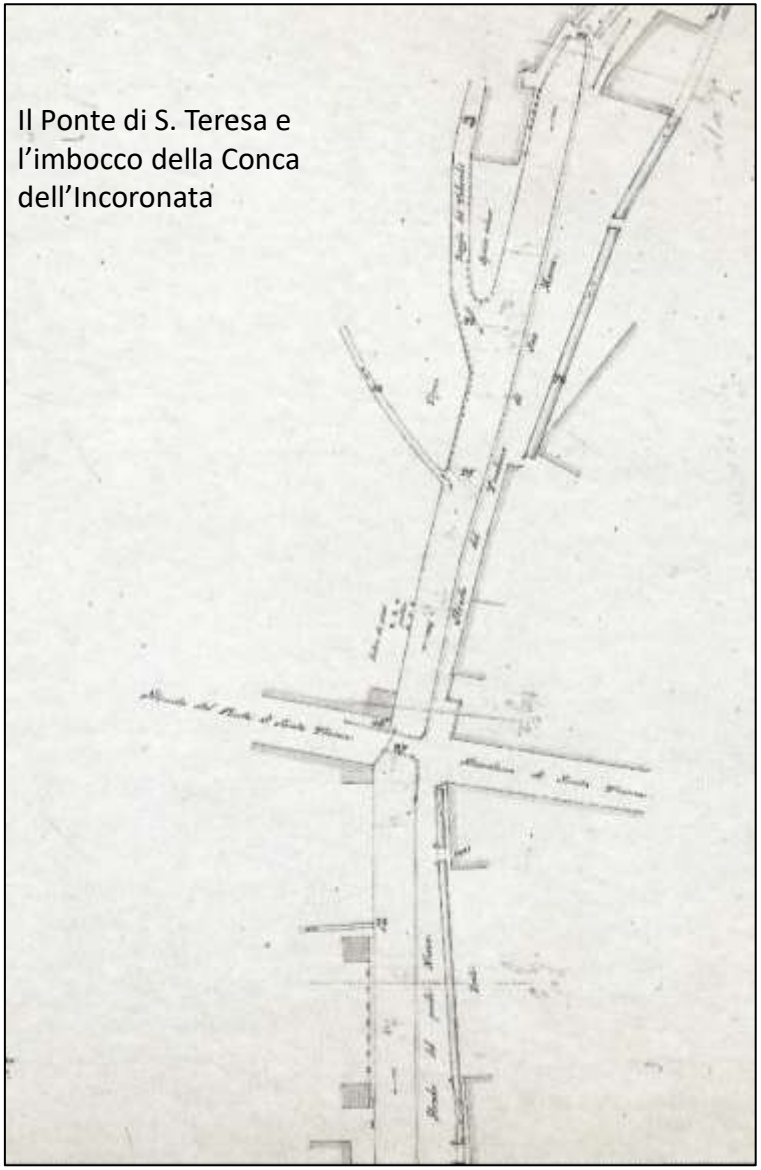
La proposta verrà portata domani in Consiglio comunale.

Corriere della Sera
19/02/1910

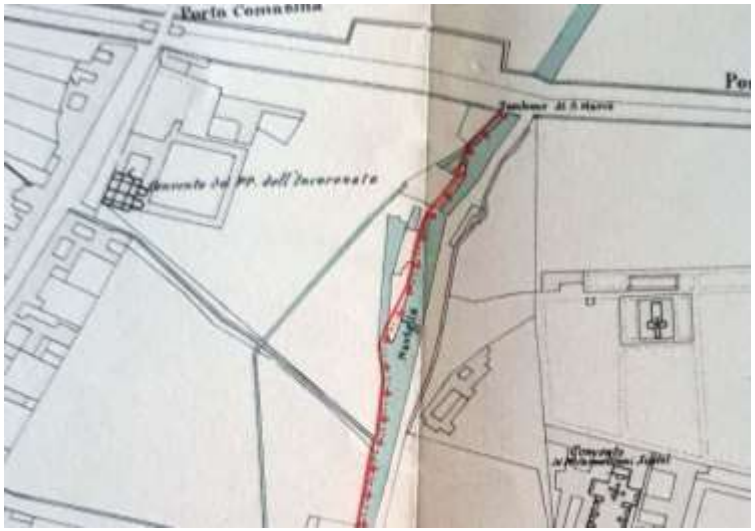
Il ponte di via Moscova intercettato

Con domani verranno iniziati i lavori per la ricostruzione del ponte sulla Fossa Interna in via Moscova. Da detto giorno quindi, e per un periodo di circa quattro mesi, il transito dei veicoli in tale località sarà intercettato. I pedoni potranno transitare a mezzo di apposita ponticella in legno.

Il Ponte di S. Teresa e l’imbocco della Conca dell’Incoronata



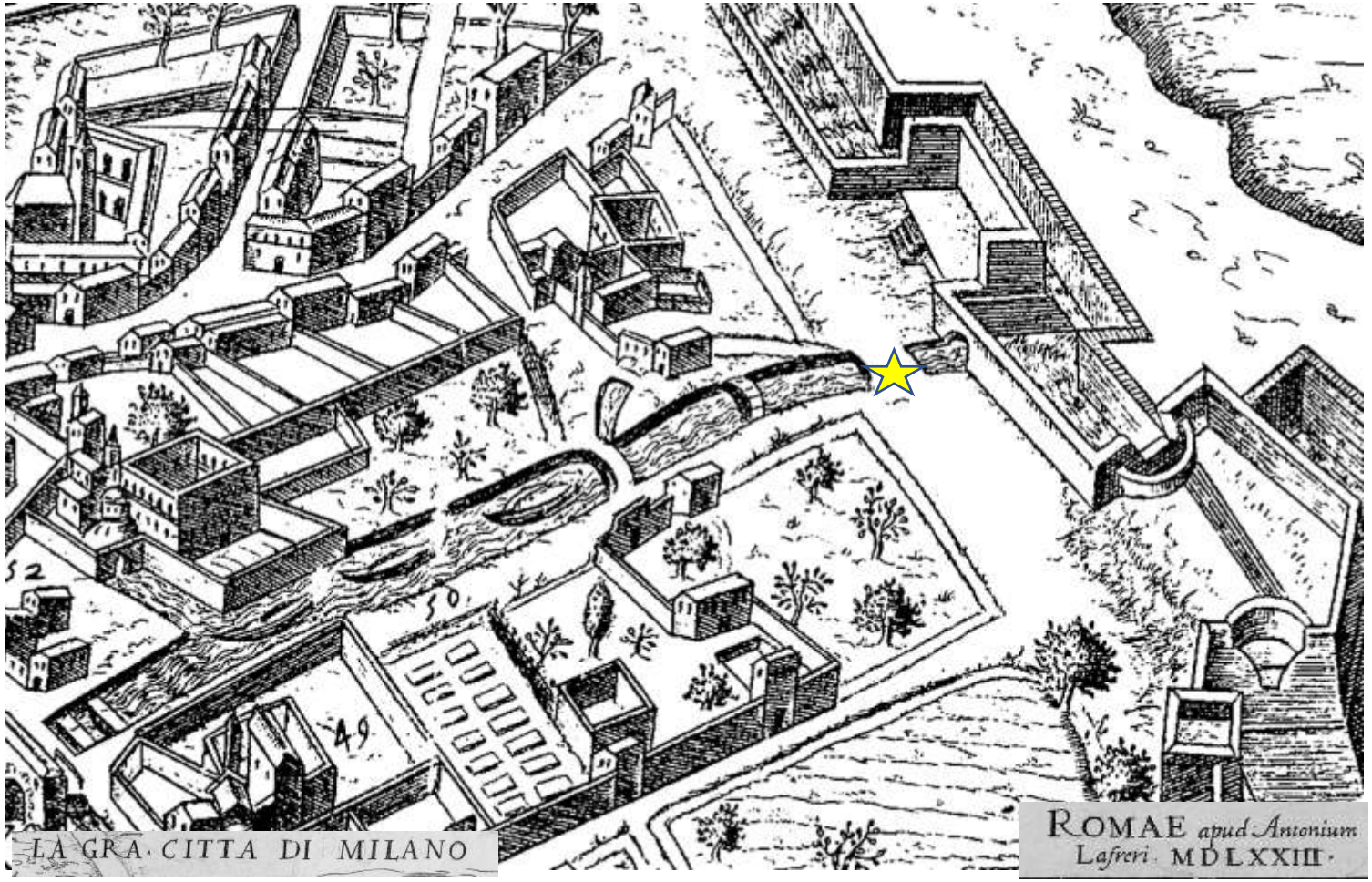
ALESSANDRO MANZONI
I PROMESSI SPOSI DAL Cap. XXXIV
… La strada che Renzo aveva presa, andava allora, come adesso, diritta al canale detto **Il Naviglio**: i lati erano siepi c muri d'Orti, chiese e conventi, e po e case. In cima a questa strada, e nel mezzo di quella che costeggia il canale, c'era una colonna, con una croce detta la croce di sant'Eusebio. E per quanto Renzo guardasse Innanzi, non vedeva altro che quella croce. Arrivato al crocicchio che divide la strada alla metà, e guardando dalle due parti, vide a dritta, in quella strada che si chiama lo stradone di **Santa Teresa**, un cittadino che veniva appunto verso di lui…



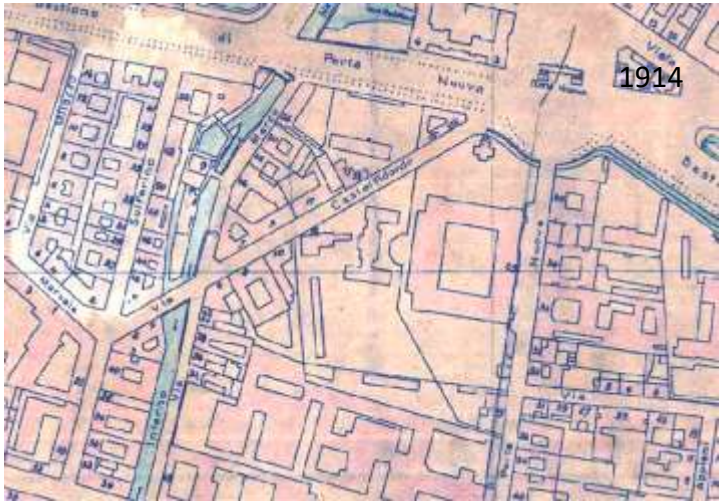
Ponte di Via Castelfidardo

Non presente nella planimetria del 1722 compare in quella del 1883 e consentiva il tracciamento della nuova via cittadina.
Era praticamente costituito da due campate una sul Naviglio interno, l'altra sullo scaricatore della conca del Tombone di S.Marco.

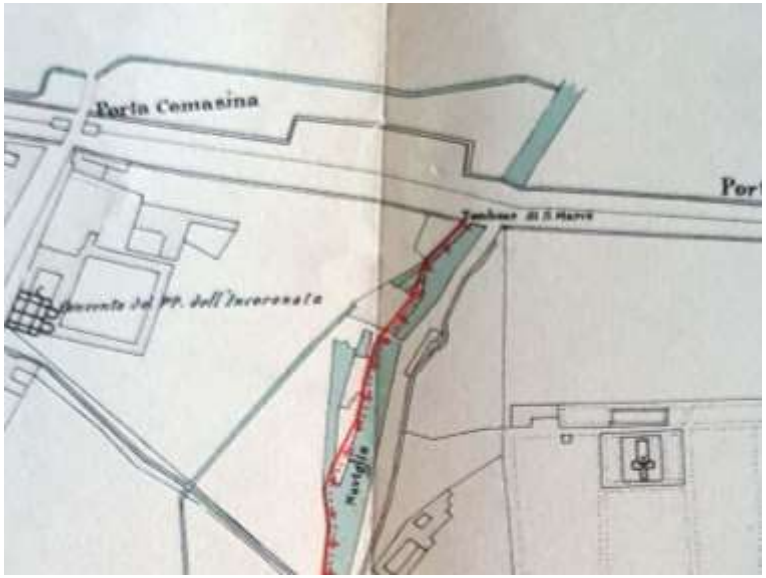
50 - Naviglio de S.Marco



S.Marco all'incrocio con Via Castelfidardo


1914
Porta
Nuova

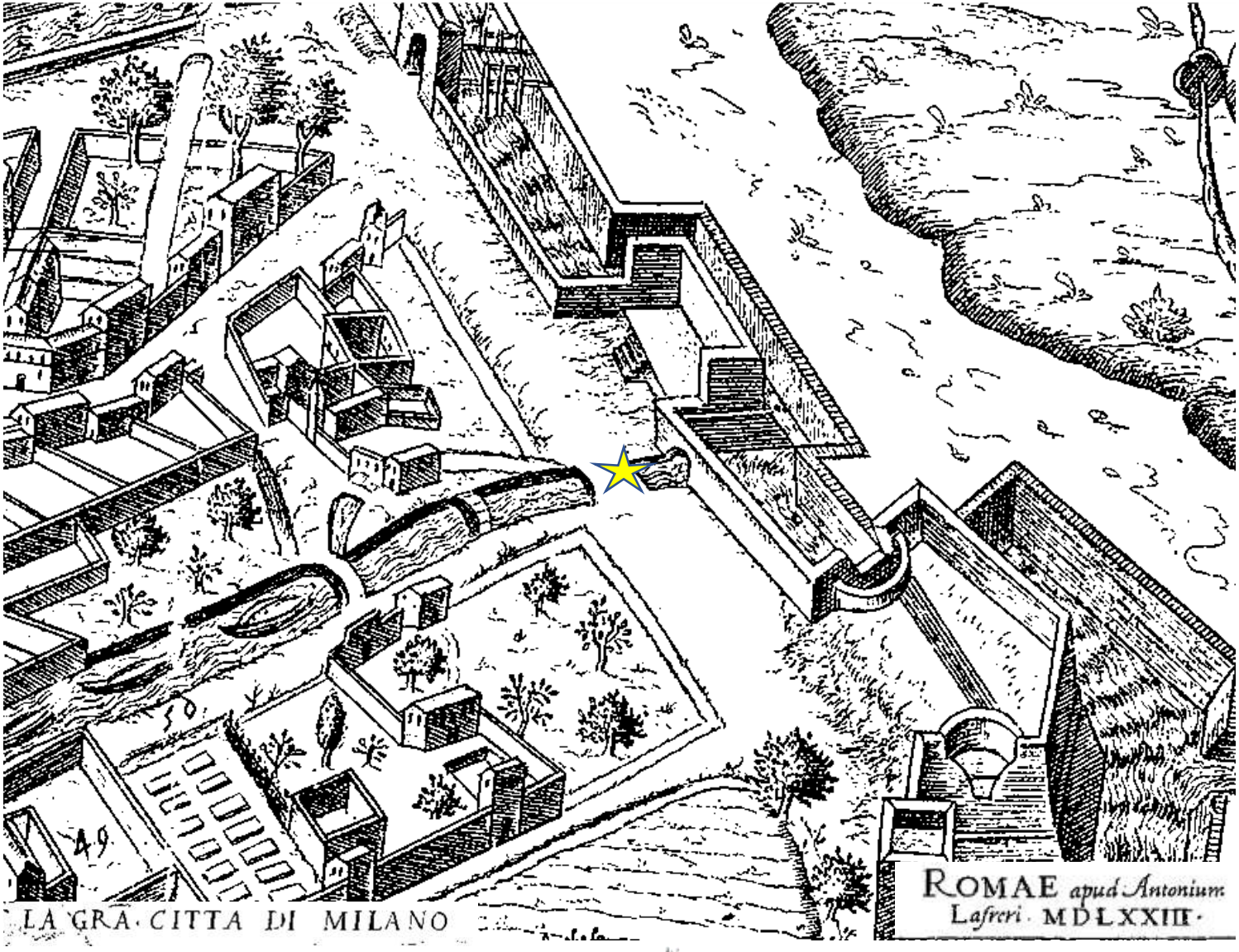
Un tramway passa sul ponte di Via Castelfidardo ai primi del ‘900 poco prima della chiusura

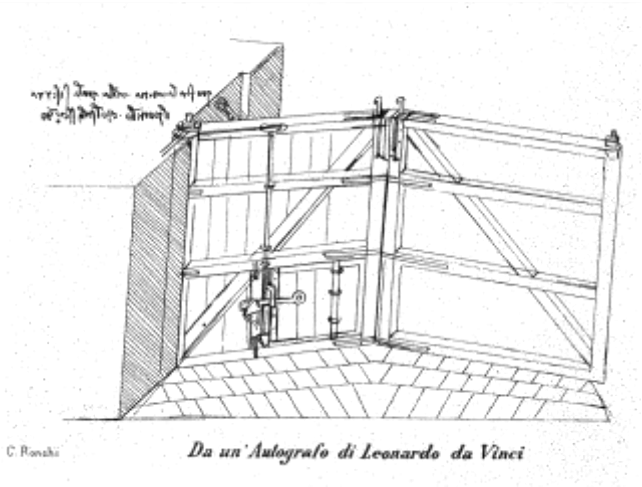


Ponte dell'Incoronata

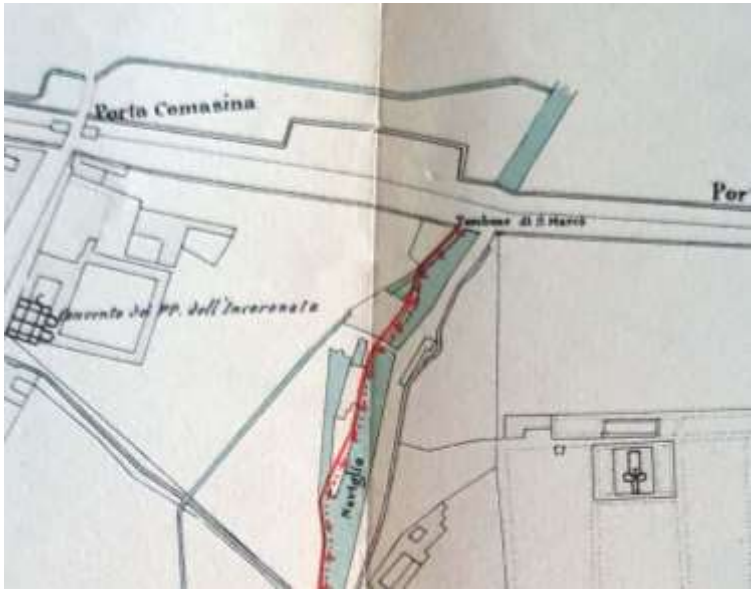
Costruito alla fine del quattrocento è il ponte che ancora oggi attraversa la conca dell'Incoronata (purtroppo oggi asciutta) e fungeva soprattutto da ponte di servizio agli operatori delle porte ed ai gabellieri che lo utilizzavano soprattutto nelle manovre di arrivo ed uscita delle barche dalla Martesana ad esempio per accedere alla «garitta di servizio ben visibile nelle foto delle pagine seguenti. E' costruito in bellissima pietra di Ceppo dell'Adda come pure tutta la struttura della conca cui presumibilmente mise mano anche Leonardo da Vinci nel suo soggiorno milanese. I suoi interventi servirono soprattutto a ottimizzare i sistemi di apertura e chiusura e limitare al minimo riflussi e rischi nell'attività di «concata».

Conca dell'Incoronata e Ponte delle Gabelle



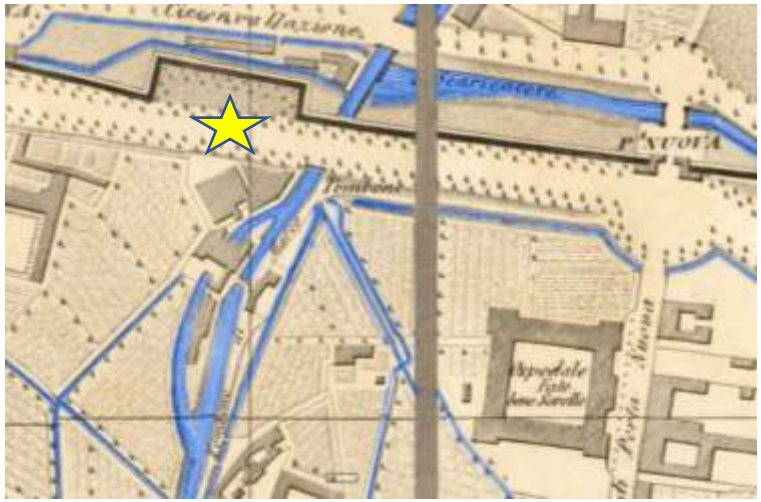


Leonardo da Vinci
Codice Atlantico
Studio per l'apertura delle porte di una conca

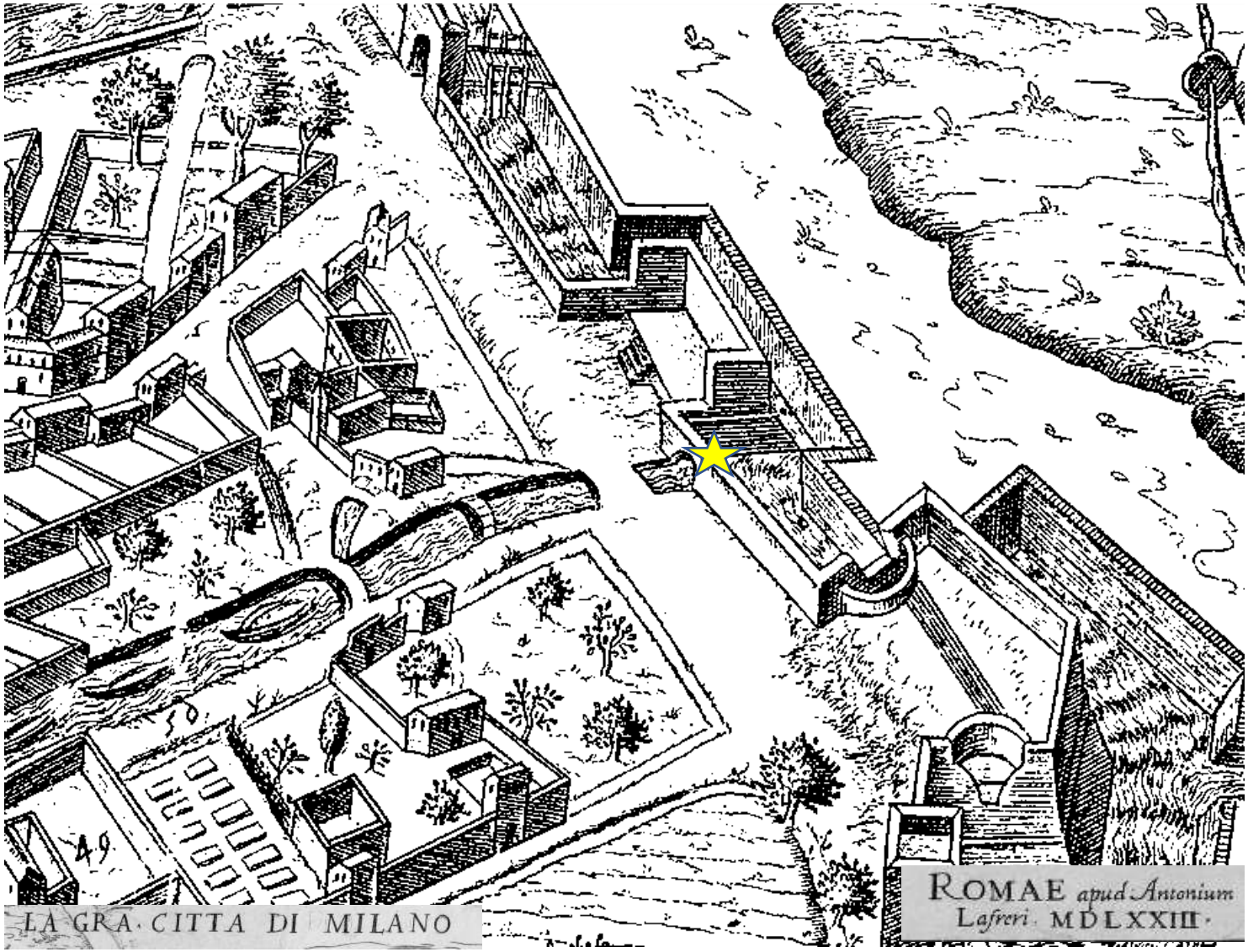


Ponte delle Gabelle

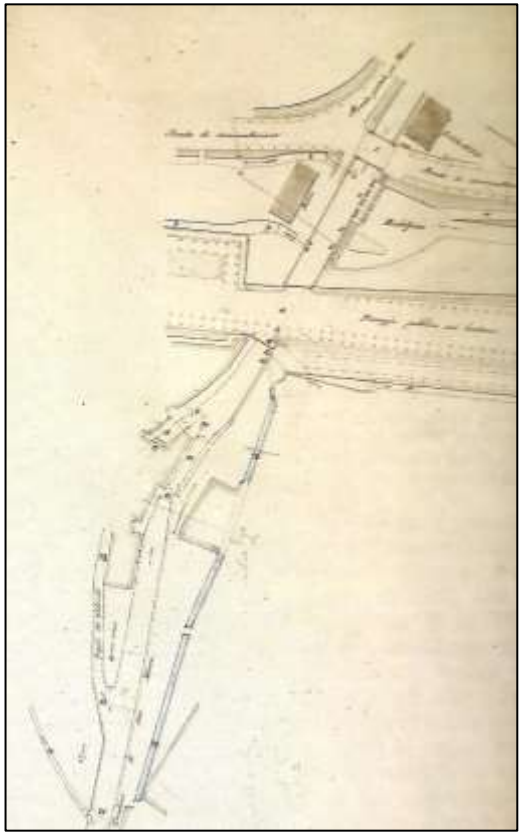
Così detto perché qui alla conca dell'Incoronata avveniva il pagamento del dazio per i barconi che entravano in Milano provenienti dal Naviglio della Martesana e quindi anche dal Lago di Como. Poco lontano in una cappelletta si conservava un quadro del '600 raffigurante la Madonna del Rosario detta «Madonna di Sfrosadòr» venerata dai contrabbandieri che tentavano di entrare in città senza pagare il dazio. Oggi la conca ormai senza l'acqua e con un ponticello di servizio, sta a testimoniare una meraviglia idraulica costruita in «Ceppo» dell'Adda a cui probabilmente mise mano anche Leonardo. La conca è lunga 29 metri.



Conca dell'Incoronata e Ponte delle Gabelle



G. Grossi – Il ponte delle Gabelle



Nella foto in alto a destra e nel dipinto della pagina successiva è possibile vedere quel grosso edificio, tuttora esistente di fianco al Ponte delle Gabelle. Erano le «cucine economiche» destinate ai poveri a dimostrazione del grande cuore che la città ha da sempre avuto per i bisognosi.

RIVOLUZIONE URBANISTICA A PORTA NUOVA

Scompare il «ponte delle Gabelle»

La zona dove confluivano le acque della Martesana sarà coperta - Prevista una strada sopraelevata che collegherà via Melchiorre Gioia ai bastioni

Ed ecco in un articolo del Corriere della Sera del 16/10/1970 il definitivo rifacimento del ponte delle Gabelle.

« Le difficoltà finanziarie che ostacolano l'attività comunale non hanno impedito l'avvio dei lavori, da anni attesi e giudicati urgenti, per la definitiva sistemazione del « ponte delle gabelle» tra viale Monte Grappa e i bastioni di Porta Nuova. Le acque del Seveso e della Martesana, provenienti dalla zona nord della città, dopo essersi unite in piazza Carbonari, si dividevano, fino a qualche anno addietro in due corsi: l'uno,tuttora in funzione, è 11 Redefossi, l'altro ridotto a canale d'emergenza dopo il suo riempimento, è la ex fossa interna. Il «ponte delle gabelle », che conserva ancora le chiuse disegnate e progettate da Leonardo, si era cosi trasformato in uno dei punti più malsani della città, a causa del numerosi elementi inquinanti portati soprattutto dalle acque del Seveso. Il progetto, che è stato approvato dalla giunta municipale su proposta dell'assessore ai lavori pubblici Gabriele Bonatti, prevede la totale copertura della zona denominata «ponte delle gabelle». In altre parole scompariranno sottoterra il tratto scoperto del corso d'acqua, e il sistema di chiuse che ne regola il flusso. Il progetto, tuttavia, prevede una più ampia sistemazione anche dal punto di vista viabilistico, perché il sistema creato dalle due strade parallele e dal primo tratto divia Melchiorre Gioia costituisce un nodo viabilistico ora tra i più congestionati. E' prevista la costruzione di un tratto di strada sopraelevata che unirà direttamente la via Melchiorre Gioia, con il bastione, e che disporrà dei relativi svincoli.»

Alla Famiglia Meneghina

Nostalgia dei Navigli in una mostra particolare

Dino Buzzati

Corriere della Sera 08 giugno 1965

Si è inaugurata alla Famiglia Meneghina in via Meravigli 7, e rimarrà aperta fino a domani 9 giugno, una mostra fotografica dedicata alla « Milano dei Navigli ».

I milanesi si dividono in due categorie: quelli che ricordano i Navigli (intendo quelli della Fossa interna interrata, via via, nel secolo scorso e definitivamente negli anni 1929-1930) e quelli che non li hanno mai visti.

Per me il Naviglio significa l'infanzia. La mia famiglia abitava in via San Marco 12 al primo piano, una casa che esiste ancora tale e quale, solo che adesso ha l'ascensore. Nei giorni di soie, i raggi, riflessi dall'acqua, tremolavano sul soffitto facendo dei graziosi giochi.

Le fotografie della mostra sono di Uliano Lucas; insieme con parecchie altre fotografie dei tempi andati, illustrano un sontuoso volume pubblicalo in mille copie da Piero Gandolfi a cura di Claudio Occhiena. Il testo, storico e poetico, esemplare per informazione e per garbo, è di Piero Gadda Conti che anche in questa piccola opera rivela il suo stile di scrittore e il suo intelligente amore per la città.

Anche Uliano Lucas ha guardato I Navigli con amore e rispetto, come a un grande popolaresco personaggio umile e venerando insieme, guardandosi bene dallo strafare. L'obiettivo fotografico alle volte gioca degli strani scherzi e pur riproducendo, fedelmente il vero può tradirlo enormemente. In questi ultimi anni abbiamo visto Milano trasformata alle volte in una specie di pauroso campo di con centramento dominato da incubi e ossessioni, alle volte in una contrada paradisiaca tutta verdeggiarne di giardini sotto a un cielo purissimo.

I Navigli di Uliano Lucas sono invece gli autentici vecchi cari Navigli che non sì può fare a meno di rimpiangere anche se la loro sorte non poteva essere diversa. Non solo: nel Navigli che rimangono alla periferia della città egli ha saputo, con l'obiettivo scovare pressappoco gli stessi incanti che popolano — paesaggi, luci, voci, odori, uomini, abitudini i ricordi della nostra infanzia, di noi nati prima degli anni Venti. Mio papà e mia mamma, entrambi nati a Venezia, parlavano in casa il veneziano; Venezia ricorreva spesso nei loro discorsi; e Venezia fu, per me bambino, grazie ad uno spontaneo transfert della fantasia, il piccolo mondo intorno al tombone di San Marco. Quattro case più in là. all'angolo con via Montebello, abitava Riccardo Bacchelli, che sul famoso tombone ho scritto alcune bellissime pagine, in parte riportale da Gadda Conti. Pure lui accennai a questa illusione veneziana. Anch'io ricordo le allegre rondini narrate da Bacchelli. E ricordo. nelle prime nebbie delle sere Autunnali, il lampionaio, solitaria ombra in bicicletta, che con la pertica accendeva ad uno ad uno i funali a gas, e subito si vedeva, l'azzurro lume raddoppiarsi nelle acque già nere. E la sempre nuova manovra alla chiusa quando dovevano passare i barconi? E gli strilli, le risate, i litigi delle donne che sull'opposta riva andavano a lavare? É le selvagge gazzarre dei piccoli teppisti alle spese della Mamma dei gatti indimenticabile tipo di “barbona” sempre accompagnata da un corteo di mici affamati? E la caccia dei vigili urbani, chiamati telefonicamente dagli inquilini benpensanti, ai ragazzi che facevano il bagno completamente nudi e poi fuggivano così com'erano, rifugiandosi su per la scala della prima casa tra un coro di urla, improperi, minacce e sghignazzale? E poi le notti quando, avvolto da misteriose brume, il Naviglio diventava a piacimento Laguna di Venezia, o Senna, o Tamigi e sui ponti scivolavano fantasmi di romantici eroi, mentre i clop cìop della carrozzella si allontanavo lentamente?

L’acqua non fa più, sui soffitti delle case, quella gibigiana, che dava cosi fastidio, non si ode più la rissa dell’Osteria di via Goito, i ragazzi non danno più scandalo tuffandosi nudi come vermi, le lavandaie non si vituperano più con tremende parolacce, la Mamma dei gatt non si accuccia più per spidocchiarsi al sole, non passano più sotto le finestre cani morti galleggianti come otri, non cì sono più zanzare, non ci sono più cattivi odori da fogna e di acqua marcia. Che peccato.

Dino Buzzati

1900 – G. Barbaglia – Le cucine economiche

La scomparsa della «Città d'acque»

Mi fermo in via F. Sforza, batto col piede sull'asfalto e dico «Naviglio mi senti? Vecchio Naviglio ti ricordi di me»? …
***G. Marotta** da A Milano non fa freddo.*

- Se ne comincia a parlare già nel 1768 quando in una ripartizione di spese per la pulizia si individuano fondi destinati ad una tombinatura parziale mediante la quale "-… vengano tolte le cattive esalazioni della città…"
- nel 1857 si chiude il laghetto di S. Stefano (su ordine di Francesco Giuseppe) e si comincia a proporre la creazione di un *"boulevard"* lungo la Cerchia.
- Nel 1858 Carlo Mira pubblica *"Sulla possibilità di trasportare al di fuori delle mura di Milano il canale detto Naviglio"*
- Nel 1892 inizia la copertura del Naviglio di S. Gerolamo (Via Carducci)
- Nel 1895 viene tombinato il Ticinello facendo venir meno l'effetto a *"ponte monumentale"* che Luigi Cagnola nel 1809 aveva immaginato per Porta Ticinese.
- Nel 1898 viene tombinata la Vettabbia fino ai bastioni.
- Tra il 1929 ed il 1935 avviene la copertura della fossa interna con l'intenzione di creare un boulevard cittadino inaugurato il 28 ottobre 1930; i futuristi con Marinetti in testa, festeggiano!.
- Nel 1934 viene deviata l'Olona nella circonvallazione esterna (successivamente coperta) che non entrerà più in Darsena.
- Nel 1939 viene interrata la conca di Viarenna e scompare così la più antica conca di navigazione della storia
- Nel 1969 viene ultimato il totale riempimento della fossa per problemi di stabilità e definitivamente coperta la Martesana in Via Melchiorre Gioia

BIBLIOGRAFIA GENERALE E FONTI DOCUMENTALI

In ordine cronologico

Agricoltura del Regno Lombardo-Veneto – Giovanni Burger – Milano 1843 *(Ristampa anastatica a cura di Enrica Yvonne Dilk – Provincia di Milano – 2002)*
Notizie naturali e civili su la Lombardia – Carlo Cattaneo - Notizie naturali e civili su la Lombardia, Tip. G. Bernardoni, Milano 1844.
Vocabolario Milanese Italiano – Giuseppe Banfi – Ed. G.Agnelli – Terza edizione - 1870
Il Naviglio – Pio Istituto dei Rachitici di Milano - 1886
Milano nella sua vita e nell'arte – AA.VV. – Milano -1896
Milano che sfugge – Carlo Romussi – Ed. Carlo Aliprandi – Milano - 1913
Le meraviglie di Milano – Fra Bonvesin de la Riva – Ed. Cogliati – Milano 1921
Il Naviglio di Milano – Catalogo della "Mostra del Naviglio" – Palazzo della permanente Milano – 1924
I Navigli di Milano Passato presente e futuro- G.Codara 1927
Storia de Milàn - C. Colombo- Libreria Carrara – 1927
Milano che scompare – Pio Istituto dei rachitici di Milano – 1929
Vecchie botteghe e Mercanti milanesi – Rossano Zezzos – Bottega del "900" Milano - 1934
Vecchia e nuova Milano - Pio Istituto dei rachitici di Milano - 1941
Nostalgia di Milano – Antonio Monti - - Ed. Hoepli – Milano - 1945
Almanacco della Famiglia Meneghina - Anno 1955
Storia di Milano – A. Visconti per la Famiglia Meneghina – 1967
Milano di Ieri – Titta Rosa Giovanni – Sansoni - 1970

Vocabolario del Milanese d'oggi – S.Menicanti , A.Spiller – Rizzoli – 1973
Il Naviglio di Milano – Giacomo C. Bascapè – Cisalpino Goliardica – 1977
Il Paese di Lombardia – Regione Lombardia – Garzanti - 1978
Alla scoperta di Milano sconosciuta – L.Zappegno – Ed.I Dioscuri- 1979 **Vecchia Milano** – 1860, 1926 – L. Villani – Musumeci Editore 1980
Maria Teresa, Maria Teresa! – G.Granzotto – A. Mondadori Editore – 1982
I Navigli del Milanese - A.Salvi, F.Fava- Ed Meravigli MI. – 1982
I Navigli di Leonardo – G. Bazzoli, E.Pifferi – EPI -1982
I Navigli Milanesi Toti Celona , Gianni Beltrame – Provincia di Milano 1982
Aspetti idrobiologici ed idrogeologici della valle del Ticino- .Oggioni,G. Rosti, R. Venturelli , M. Bogani, - - Provincia di Milano -1984.
Aspetti idrogeologici dell'Est Milanese e tutela dell'Idroscalo- G. Oggioni, G. Rosti, A. Zacchetti - Provincia di Milano - 1985
La storia del paesaggio urbano di Milano –V. Vercelloni – MM – 1988
I Navigli – E.Pifferi , L.Tettamanzi – Rd. Pifferi 1989
Viaggio nel sottosuolo di Milano – A.Gentile, M.Brown, G.Spadoni – Comune di Milano 1990
L'immenso deposito di fatiche; *Per la storia del territorio e dell'irrigazione in Lombardia* – Franca Sinatti D'Amico – Centro Studi Lotario 1991
Milano ventesimo secolo – Indro Montanelli e Mario Cervi – Rizzoli - 1990
Un Canale detto Naviglio - Franco Brevini – Amici dei Navigli- Mursia Editore, Milano 1994
I miei Navigli - G.A. Ricotti - 1994

Le risorse idriche sotterranee nella Provincia di Milano. Vol I:lineamenti idrogeologici. Provincia di Milano 1995.
I navigli e i Barconi – Museo dei Navigli 1995
Milano Città Porto - Empio Malara - Mediaset, 1996
Milano e i suoi Navigli – A. Lanza, M. Sommarè – Ed Meravigli (MI) 1996
I ponti di Milano Tutti gli attraversamenti dei navigli Milanesi e Pavesi - A.A.V.V. Mursia Editore, 1998
I ponti di Milano, tutti gli attraversamenti - "Istituto per i Navigli, associazione Amici dei Navigli" 1998
Milano sconosciuta – Paolo Valera – Libreria Milanese 1999
Indagine sulla qualità delle acque superficiali - Provincia di Milano 1999
I segni di Milano – L. Levi, M. Cavallarin- Provincia di Milano – 2001
In viaggio sui Navigli – Istituto per i Navigli – Amici dei Navigli- SKIRA 2001
Navigli di Milano – E.Pifferi - 2002
A ciascuno il suo Naviglio - Gianni Maiotti – Maurizio Editore – 2002
La storia del primo Naviglio di Paderno d'Adda – Ed. Carlo Pagnani – G.Beltrame e P.Margaroli - 2003
I Navigli, la città e il territorio- Centro studi pim- 2004
Milano, Quando fuori porta c'era il dazio – Gianni e Maurizio Maiotti – Carte scoperte – 2005
Pusterla e pusterle Vincenzo Bevacqua – 2005
Le vie di Milano – Vittore e Claudio Buzzi – Hoepli- 2005
Naviglio & Duomo La conca del Naviglio - Empio Malara - Paola Milanese - Museo di Milano, 1986,

Ritratto in Movimento – Contrasto – AEM , 2007
Omaggio ai Navigli – M. Finazzer Flory – SKIRA , 2007
I Navigli di Milano lungo i canali, la bellezza nell'arte e nel paesaggio – Roberta Cordani – CELIP – Milano – 2002/2007
Il Naviglio di Milano – E. Malara – Hoepli – 2008
Milano e le acque - Giovanni Cislaghi e Marco Prusicki, progetto per una nuova Darsena 2008
Scenari di Qualità Ambientale nel sistema di depurazione di Milano - AA.VV - Comune di Milano – 2008
Territori delle Acque – Gabriele Corsani – Leo S. Olschki – 2010
Milano perduta e dimenticata – Marina Moioli- Newuton Compton - 2013
Navigli 1800/1900 Milan Yesterday - Litleitaly srl - 2011Milano sull'acqua
Milano sull'acqua - Giuseppe Sala - 2014 - Skira- Cooriere della Sera
Immagini di Mediolanum - Civico Museo Archeologico di Milano - Caporusso, Donati, Masseroli, Tibiletti - 2014
Riaprire i Navigli per una nuova Milano, visione strategie, criteri. Associazione "Riaprire i Navigli" - - Biblio Edizioni - 2015
Il paese dell'acqua - Azienda Golgi-Redaelli Nodo Libri - 2015
Milano Città d'acqua - Catalogo della mostra - Palazzo Morando 12 Novembre 2015
La rinascita dei Navigli – Empio Malara - Chimera Editore 2017
Storie d'acqua – Gabriele Pagani – edizioni Furlan - 2017
I nuovi navigli milanesi. Storia per il Futuro – Autori vari – Maggioli Editore – gennaio 2018

Storia illustrata dei Navigli Lombardi , 1179-1979 – Claudio Tognozzi – Edizioni Unicopli – 2018
Il governo dell'acqua – 500 anni dopo Leonardo da Vinci – Consorzio di Bonifica est Ticino Villoresi- 2019

Raccolte, Musei etc.

Civico Archivio fotografico – Comune di Milano Castello Sforzesco
Civico Archivio Cartografico Bertarelli - Comune di Milano Castello Sforzesco
Museo Morando, palazzo Morando
Archivio di Stato - Palazzo del, Senato, Via F. Sforza
Archivio fotografico Chierichetti
Masterplan dei Navigli – Regione Lombardia, Politecnico di Milano
Archivio storico – Associazione Culturale Biblioteca Famiglia Meneghina-Società del Giardino
Corriere della Sera – Archivio storico digitale