

La Conca dell'Incoronata

27 Ottobre 2017, a cura di Andrea Cassone e Giuseppe Zago

Associazione Riaprire i Navigli

La Conca dell'Incoronata

La Conca dell'Incoronata o Conca delle Gabelle¹ è l'unica conca superstite del Naviglio della Martesana, di cui costituiva di fatto il termine. Essa si trova all'interno delle Mura Spagnole, nel centro della città. A valle della conca iniziava il Naviglio di San Marco, che alla chiesa omonima confluiva nella Fossa Interna, poi detta Cerchia dei Navigli dopo la copertura (post 1929).

La conca fu una realizzazione (1496²) di grande importanza perché permise il collegamento del Naviglio della Martesana con la Fossa Interna (via Naviglio di San Marco), superando la differenza di quota fra le due idrovie. Prende il nome dalla vicina Chiesa di Santa Maria dell'Incoronata³ ed è chiamata anche Conca delle Gabelle, poiché qui, entrando in città, le merci trasportate sui barconi e sulle chiatte, dovevano pagare un dazio⁴. L'applicazione del dazio, “*imposta indiretta sui*

¹ **gabèlla** s. f. [dal lat. mediev. *gabella*, che è dall'arabo *qabala* «garanzia, cauzione, contratto»]. – 1. Termine usato fin dal medioevo per indicare varie forme di contribuzione, imposte dirette o indirette, tasse, o anche aggregati di più tributi, ristrettosi col tempo a designare la sola imposta o dazio di consumo: *g. del grano, della macinatura, del pane, del vino*; *g. dell'entrata, dell'uscita*; *g. dei pesi e delle misure*; *g. del ripatico*, ecc.; *imporre una g.*; *pagare, riscuotere la g.*; *un ricco fiorentino ... per frodare una g. di meno di sei denari, ne pagò, con danno e con vergogna, maggior quantità* (Sacchetti); *fig., fare il tonto* (o *il gonzo, il minchione* e sim.) *per non pagar gabella*, fingere ignoranza di qualche cosa per evitare noie o punizioni. Anche l'ufficio che amministrava la gabella, il luogo dove risiedeva, e il luogo dove si pagavano le gabelle; *g. del sale*, il magazzino dove si vendeva il sale. *Contratto di gabella*, contratto agrario in uso nell'Italia merid. fino al 1964 per la raccolta delle olive. 2. Moneta d'argento della zecca di Bologna del valore di 26 quattrini che si cominciò a coniare nel sec. 16° durante il pontificato di Giulio III, così chiamata perché probabilmente corrispondeva all'ammontare di una gabella allora stabilita. Accr. *gabellone* m. (v.).

² Il **Naviglio della Martesana** venne terminato nel 1463; rimaneva il problema del collegamento con la Fossa Interna – a riprova di quanto l'ingegneria idraulica milanese fosse sensibile alla necessità della continuità delle idrovie, non accontentandosi del trasbordo delle merci da un canale all'altro via terra – per la differenza di quota dei due canali. Già nel 1482 Leonardo da Vinci si applicò alla soluzione tecnica del problema (così sembrerebbe in base ad alcuni fogli del Codice Atlantico); solo tuttavia nel 1496, duca Ludovico il Moro, venne costruita la Conca, da Giuliano Guasconi e Bartolomeo della Valle, sempre con la supervisione, parrebbe, di Leonardo.

³ La **Chiesa di Santa Maria dell'Incoronata** in realtà non è così prossima alla Conca, ma è senz'altro la più vicina. La conca, si trova in un punto, collocato, rispetto alle mura del XIX secolo, prima della loro demolizione, fra Porta Comasina e Porta Nuova.

⁴ **dàzio** s. m. [lat. mediev. *datio* (-onis), femm., propr. «il dare, il consegnare» (in questo sign. già nel lat. class.), più tardi *datium* -ii]. – 1. a. Imposta indiretta sui consumi, di riscossione mediata, che colpisce la circolazione dei beni da uno stato all'altro (*d. esterno* o *doganale*) o anche, in passato, da un comune all'altro (*d. interno*): *d. d'importazione e d'esportazione*, *d. d'entrata e d'uscita*, *d. di transito*; *d. (di) consumo*, che si riscuoteva sia al passaggio della cinta daziaria (comuni chiusi), sia all'atto dell'introduzione dei beni nelle botteghe di vendita al minuto (comuni aperti); *imporre un d.*, *gravare una merce di d.*; *pagare, frodare il d.*; *fare lo scemo per non pagare il d.*, modo prov. scherz., fare il finto tonto nel proprio interesse. In economia si distinguono inoltre: *d. fiscali*, che mirano esclusivamente a fornire un'entrata allo stato; *d. economici, protettivi, industriali*, diretti principalmente a proteggere rami della produzione nazionale; *d. specifici*, commisurati al peso (lordo, netto legale, cioè il lordo meno la tara ufficiale, o netto reale, cioè quello della merce senza involucri o recipienti), al numero o ad altra misura della merce; *dazî ad valorem*, fissati in percentuali del valore denunciato, o stabilito in tabelle ufficiali o determinato direttamente dalla dogana. b. L'ufficio del dazio, il luogo dove si riscuote l'imposta del dazio, e più spesso quello dove si riscuotevano i dazî di consumo: *fermarsi al dazio*. 2. Anticam., nome di altri tributi diretti e indiretti, e anche del luogo ove il tributo si riscuoteva: *gabella del d.*, antico tributo napoletano sulla vendita al minuto di generi

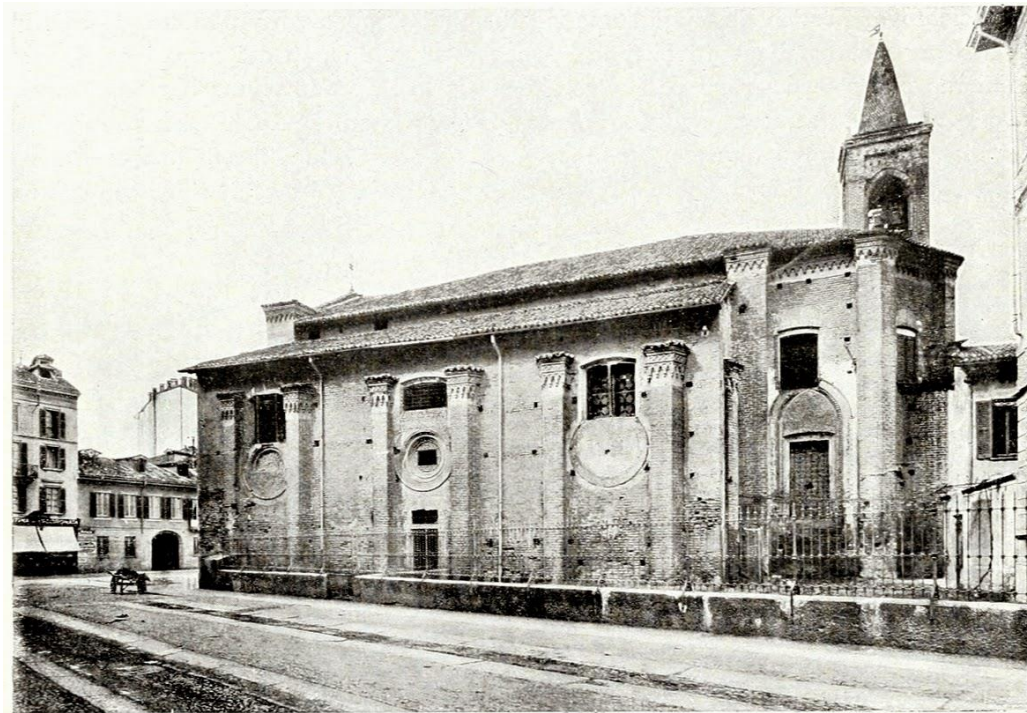
consumi, di riscossione mediata, che colpisce la circolazione dei beni da uno stato all'altro ... o anche, in passato, da un comune all'altro", rendeva necessaria una delimitazione territoriale e un sistema di "passaggi" controllati, che poteva coincidere con le mura della città.



Carta del Brenna (1860): la Conca dell'Incoronata e le mura nel tratto fra porta Comasina e porta Nuova

Il fianco meridionale della Chiesa dell'Incoronata, una fotografia d'epoca che mostra l'aspetto urbano complessivo dei luoghi prossimi alla Conca omonima

alimentari; *d. delle bollette*, tributo napoletano (sec. 18°) sugli stranieri che transitavano per il territorio delle diverse città o vi si trattenevano qualche giorno.



FIANCO DELLA CHIESA DELL'INCORONATA.

(Fot. I. I. d'Arti Grafiche).

Le ragioni della costruzione della Conca dell'Incoronata furono dunque:

- migliorare il sistema della circolazione, collegando, via acqua, due idrovie importantissime per i trasporti;
- poter disporre di un passaggio daziario, transitabile direttamente dalle imbarcazioni e sicuro perché protetto dalle mura.

Il collegamento idroviario fu una possibilità presentatasi successivamente alla idea progressiva e alla realizzazione del Naviglio della Martesana.

Il Naviglio Piccolo o Naviglio della Martesana.

Il Naviglio della Martesana fu realizzato tra il 1457 e il 1463 da Bertola da Novate. La sua storia in realtà ebbe inizio qualche anno prima, il 3 Giugno 1443⁵, per la precisione e coinvolse tre “giganti” della storia milanese, nazionale ed europea: Filippo Maria Visconti, Francesco Sforza e Ludovico il Moro.

Dei tre il più equilibrato, concreto e lungimirante, quantomeno in rapporto al Naviglio della Martesana e forse anche in generale, a fidarsi dei pareri di Nicolò Machiavelli ne *Il Principe* e di Cesare Cantù ne *La Storia di Milano*, fu Francesco Sforza⁶. Fu lui, nel 1457 a promanare un editto sottoscritto dal suo segretario Cicco

⁵ **Filippo Maria Visconti** approvò in tale data una disposizione dal titolo *Ordo rugie extrahendi ex-flumine Abdua* un progetto di Catellano Cotta – amministratore ducale del Monopolio del Sale - e altri, interessati allo sviluppo dell'area nord-orientale del Ducato.

⁶ **Francesco Sforza** promosse lo “sviluppo dei canali, per il trasporto del commercio interno, il quale si basava sull'esportazione di zafferano, indumenti, chiodi e armi e del gelso, mentre si importavano ora i metalli (prima Milano era autosufficiente per i giacimenti metallurgici del Bresciano, ma dopo che questo passò ai Veneziani, i Lombardi furono costretti a importarlo). Tra i principali canali edificati dallo Sforza, si ricordano: il canale tra

Simonetta con cui si diede avvio alla progettazione del canale definito *Navilio nostro de Martexana*.

Francesco Sforza mirava a realizzare un'opera di pubblica utilità, che si spingeva fino al nuovo confine del Ducato, che rappresentava un importante contributo al miglioramento del territorio rurale (agricoltura e mulini) e una preziosa via per il trasporto di materie, merci e derrate varie, fra cui il ferro, proveniente da territori alternativi alle ormai perdute, perché veneziane, prealpi bresciane.

Funzione irrigatoria e funzione di navigazione garantite dall'elevata qualità dell'ingegneria milanese, sperimentata già sui canali permisero la realizzazione del canale in un arco di tempo straordinariamente breve e irripetuto per un'opera assai complessa (circa 38 km in sette anni)⁷.

Il contributo di Leonardo

Per illustrare il contributo di Leonardo, si riporta un contributo, esaustivo e riguardante anche le operazioni di recupero e il vincolo cui la Conca è sottoposta dal 1967.

“La Conca dell’Incoronata, il cui nome deriva dall’adiacente omonima parrocchia, è sita in fondo a Via San Marco all’interno dei bastioni dopo il così detto *“Tombun de San Marc”*.

Successivamente fu detta, insieme al ponte retrostante, anche “Conca delle Gabelle” perché in quel punto d’ingresso in Milano si esigeva il pagamento delle gabelle, cioè delle tasse indirette sugli scambi e consumi di merci e il trasporto delle persone.

Fu inaugurata nel 1496, penultima delle conche sulla Martesana prima della sua congiunzione con la Cerchia Interna.

In quel periodo, **Leonardo** a più riprese lavorò sul meccanismo delle porte delle chiuse per facilitare l’immissione e l’emissione dell’acqua delle conche, come

Milano e Binasco, realizzato nel 1457 ad opera di Bertola da Novate e portato a termine nel 1460; e il naviglio della Martesana del 1464, per permettere la rinascita dei traffici commerciali tra Ticino e Milano [Antonio Menniti Ippolito, *Francesco I Sforza, duca di Milano*, in *Dizionario biografico degli italiani*, vol. 50, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 1998]. Anche la politica agricola e urbanistica del Duca fu lungimirante; egli fu un vero antesignano del policentrismo e un convinto sostenitore della necessità di controbilanciare il “peso” territoriale della città principale del Ducato rinforzando i collegamenti e le relazioni innanzitutto con l'ambiente immediatamente circostante. Fra i suoi meriti l'incentivazione di colture plurispecifiche fra cui il gelso anche se tale coltura sarà poi più ampiamente sostenuta da Galeazzo Maria e, soprattutto, da Ludovico il Moro, Francesco Sforza promosse tale coltivazione seguendo la politica agricola del suocero Filippo Maria, promulgando gli statuti dei tessitori e dei mercanti nell'anno 1461.

⁷ Carlo Cattaneo così la descrive in termini di opera idraulica: “La presa d'acqua a Concesa avveniva a fianco di uno sfioratore a sperone lungo 268 metri, con cinque scaricatori e 29 porte per evitare, in caso di piene dell'Adda, una portata eccessiva; altri scaricatori (che potevano però funzionare anche come "affluenti") erano sistemati agli incroci coi fiumi, Molgora, Lambro e Seveso in particolare; l'eventuale ulteriore surplus d'acqua veniva sversato nel Redefossi con uno scaricatore a dodici porte. Tutto il sistema era concepito per raccogliere le piene smaltendole a valle. Le acque per l'irrigazione erano estratte da 75 bocche a sinistra e dieci in sponda destra.

risulta da disegni e appunti contenuti nel **Codice Atlantico (Biblioteca Ambrosiana)**, ed è opinione consolidata degli studiosi che siano state realizzate le 'Porte Vinciane' per la prima volta sulla Conca dell'Incoronata e su quella di San Marco. Da allora e ancor oggi, le Porte Vinciane sono in uso su tutti i canali del mondo.

Dopo la costruzione del Naviglio Martesana, il primo disegno che attesta la connessione delle Martesana alla Cerchia dei Navigli è la pianta veduta di Milano (codice Atlantico f 73 v-a) disegnato da Leonardo da Vinci nel suo primo soggiorno a Milano (1482-1500).

La Conca dell'Incoronata è riconosciuta come opera monumentale con vincolo n. 553 del 17 Luglio 1967 in quanto unico resto del Naviglio Martesana nel tratto urbano, caratterizzato dalla sopravvivenza dell'ultimo ponte antico sul Naviglio, dell'ultima chiusa e dalla garitta, resti di originali attrezzature addette alla navigazione.

Nel 1996 il **Comune di Milano** restaurò la Conca, ma nei quindici anni seguenti sono mancati interventi di manutenzione continuativi nè si è riusciti a valorizzare adeguatamente il sito.

A partire dal 2011, la Conca dell'Incoronata è stata sottoposta ad un complesso intervento di restauro, del quale dopo un primo intervento del settore LLPP del Comune di Milano (autunno 2012), Navigli Lombardi si è accollata l'onere del restauro delle Porte Vinciane, completato nel maggio 2015.

Nella prima fase (settembre 2012) il Comune aveva dato avvio ai lavori di restauro e messa a norma dei parapetti e del ponticello presso la Conca dell'Incoronata e alla ripulitura (nel successivo ottobre) del sedime della Conca dalla vegetazione per eliminare le erbe infestanti da parte di **ERSAF**.

Il progetto complessivo, concordato in ogni suo aspetto, con la Soprintendenza ai Beni Architettonici e Paesaggistici di Milano, ha visto coinvolti anche i residenti di via San Marco 50 (di fronte alla Conca), che si sono impegnati a mantenere il sito. Tramite **Navigli Lombardi** si è ottenuta una sponsorship, quella di **CORES4N** e il **Centro Studi di Ricerca sul Legno (CeSRL)**, che ha provveduto al restauro delle porte vinciane della Chiusa.

Nella seconda fase, il giorno 11 ottobre 2014, il Comune di Milano, tramite Navigli Lombardi ha dato avvio alla rimozione delle porte vinciane da parte della società CORES4N; le porte sono state portate a Nova Milanese presso i laboratori del CeSRL e poi a Cantù presso l'ex chiesa di Sant'Ambrogio, dove sotto la supervisione del restauratore di beni culturali dott. **Salvatore Napoli** (CORES4N), hanno avviato l'analisi del manufatto (ricerca storica, rilievo fotografico, tecnologico, diagnostica), al progetto di conservazione e alla successiva fase di pulitura, disinfezione e consolidamento e restauro conservativo del manufatto.

Una volta terminata la fase di restauro, il 23 maggio 2015 le porte sono state riposte in sito, considerando questo intervento come un recupero un recupero con prospettiva. Ci si impegna quindi a lavorare alla valorizzazione della Conca programmando attività ed eventi specifici al fine di evitare un degrado progressivo del luogo nell'ambito della valorizzazione della Conca dell'Incoronata stessa nell'ambito dei **Percorsi Leonardeschi**.

L'intervento non pregiudicherebbe, anzi forse agevolerebbe, iniziative future di estensione del patrocinio **UNESCO** ad altri **Siti Leonardeschi**, e potrebbe rivelarsi uno strumento utile per valorizzare un luogo di grande valore culturale."

Contributo di Navigli Lombardi⁸

Luoghi e mestieri della Chiusa.

I luoghi intorno alla chiusa sono ancora oggi, pur in assenza d'acqua, molto suggestivi e ben conservati. L'insieme è infatti, come già ricordato, tutelato ai sensi della Legge 1089/39, con vincolo n. 553 del 17 Luglio 1967, come *unico resto del Naviglio Martesana nel suo tratto urbano, caratterizzato dalla sopravvivenza dell'ultimo ponte antico sul Naviglio, dell'ultima chiusa e della garitta, resti di originali attrezzature addette alla navigazione.*

Fra gli elementi notevoli si citeranno le chiuse vere e proprie, cioè le porte in legno di ascendenza leonardesca come ricordato e la garitta del guardiano della chiusa. Non vi sono più invece le bitte, gli ormeggi, cui i conducenti ancoravano i barconi all'arrivo alla Conca.

Occorre passeggiare con calma intorno e attraverso la conca, fino al Ponte di Via Castelfidardo, per apprezzare pienamente l'integrità del disegno urbano dell'ambiente.

Si ricorderà sempre guardando l'insieme e i preziosi manufatti che lo compongono che siamo in presenza di una realizzazione funzionale tecnico economica di alta ingegneria per l'epoca, finalizzata al lavoro, allo sviluppo, alla produzione di ricchezza agricola e manifatturiera in cui Milano già allora eccelleva.

⁸ **Navigli Lombardi** è una società che ha come mission la promozione e la valorizzazione culturale e turistica del Sistema Navigli, cioè della rete degli storici canali Naviglio Grande, Martesana, Naviglio di Paderno d'Adda, Naviglio Pavese e Naviglio di Bereguardo, del territorio da essi lambito e delle loro geo-comunità.

Il Sistema Navigli ha uno sviluppo di 162 km lineari di canali ed è un'area ricompresa tra i fiumi Ticino e Adda di circa 1.800 km quadrati di superficie con quasi 2,5 milioni di abitanti, comprende la gran parte del territorio della Città Metropolitana di Milano e della Provincia di Pavia, tocca a nord ovest la provincia di Varese e a nord est quelle di Lecco e Monza-Brianza.

I Soci fondatori sono Regione Lombardia e Comune di Milano, le Province e le Camere di Commercio di Milano e Pavia, il Comune di Pavia e il Consorzio di Bonifica Est Ticino-Villoresi. Ad essi si son aggiunti quaranta comuni rivieraschi dei cinque Navigli.

La storia dei Navigli inizia nel XII secolo con l'avvio della realizzazione del più antico canale d'Europa (Naviglio Grande) e prosegue nei secoli successivi con quella dei Navigli Martesana e Bereguardo, poi col Naviglio di Paderno d'Adda e infine col completamento del Naviglio Pavese per volontà di Maria Teresa d'Austria prima e di Napoleone Bonaparte poi.

I Navigli di Lombardia nelle loro conche hanno ancor oggi le chiuse regolate dalle Porte Vinciane, quelle porte che sono tutt'ora in uso su molti canali del mondo e che Leonardo progettò, realizzò e installò nel 1496 per la Conca dell'Incoronata di via San Marco a Milano (i disegni sono nel Codice Atlantico, custodito a Milano nella Biblioteca Ambrosiana).

Navigli Lombardi opera per:

- *valorizzare il patrimonio culturale materiale ed immateriale;*
- *promuovere il turismo anche attraverso servizi di navigazione turistica;*
- *realizzare eventi con il coinvolgimento delle comunità locali in partnership pubblico-private;*
- *avviare progetti di sviluppo territoriale attraverso partnership pubblico-private;*
- *creare occasioni per il tempo libero, lo sport ed il benessere anche attivando finanziamenti da partnership con privati o da fondi europei, statali e regionali.*

Ecco dunque, liberamente elencati, alcuni mestieri e occupazioni legate alla Conca.

Occupazioni legate all'acqua:

- guardiani delle chiuse
- addetti alla manutenzione e pulizia delle strutture idrauliche
- addetti alla gestione delle acque (in entrata e in uscita)
- conducenti delle imbarcazioni
- scaricatori e trasportatori delle merci sbarcate al dazio
- costruttori e fornitori di attrezzature delle imbarcazioni

Occupazioni legate al trasporto delle merci:

- addetti alla verifica delle merci
- addetti alla riscossione dei dazi
- addetti allo stoccaggio delle merci e delle derrate

Occupazioni legate ai legami con l'Est Milano:

- importazione di ferro e materiali ferrosi
- importazione di carta (ragione della localizzazione in via san Marco del Corriere della Sera – barchette corriere “*el barchett de vaver*”)
- importazione di derrate agricole e altri prodotti legati alla campagna.



Da LEONARDO MILANO.COM Art experience for art lovers.

Il sistema dei navigli ha un'origine antichissima e tutt'ora è uno degli aspetti più caratteristici e affascinanti di Milano. Il sistema dei fossati serviva a scopo di difesa, ma anche a fornire l'acqua necessaria per la vita della città e per le attività artigianali. I Navigli erano però anche usati per il trasporto delle derrate e delle merci. Verso la metà del Quattrocento, venne messo in opera un sistema di conche che permetteva le comunicazioni fra bacini di diverso livello. Contrariamente all'opinione comune quindi Leonardo non è "l'autore" dei Navigli, bensì uno dei numerosi ingegneri che li hanno studiati, progettandone ampliamenti. Tra il 1506 e il 1513 Leonardo da Vinci infatti studiò la conca del naviglio di S. Marco. Il suo progetto consisteva nell'allacciare il Naviglio Martesana alla cerchia interna dei Navigli attraverso due chiuse, a S.Marco e all'Incoronata; in questo modo si sarebbe potuta attraversare la città via acqua, e in prospettiva collegare l'Adda al Ticino. Da notare un'idea originale di Leonardo: il portello inferiore, manovrabile dall'alzaia, per diminuire o aumentare la portata dell'acqua. Dell'antico sistema dei Navigli ne restano oggi visibili solo tre: il Naviglio Grande e quello Pavese, collegati dalla Darsena, e il Naviglio Martesana nel nord-est della città. Tutti gli altri Navigli vennero infatti progressivamente coperti a partire dall'Ottocento fino al colpo di grazia negli anni Trenta con la copertura totale della cerchia interna. Negli ultimi venti anni i Navigli Grande e Pavese sono diventati il cuore del divertimento notturno milanese, mentre il Naviglio Martesana è stato valorizzato da una pista ciclabile che lo segue dal centro di Milano fino all'Adda. È stata avviata una prima linea di navigazione turistica e sono riapparsi progetti di riaperture, seppure parziali, della rete originaria, che fanno sperare nella riscoperta di un patrimonio unico della città di Milano.