

Milano circondata dal Re de Fossi alla fine del Quattrocento.

MILANO “CITTÀ APERTA”

LEONARDO AVEVA INDIVIDUATO NEI NAVIGLI IL BARICENTRO DELLA FUTURA ESPANSIONE DELLA CITTÀ, CHE AVEVA ASSUNTO UN RUOLO ECONOMICO E CULTURALE D'IMPORTANZA EUROPEA



Il primo piano urbanistico di Milano risale alla seconda metà del Quattrocento, proprio quando la cerchia dei Navigli – che oggi si vorrebbe riaprire – si stava trasformando da fossato difensivo in canale mercantile con potenzialità urbane tali da essere eletta da Leonardo da Vinci il principale caposaldo del piano di espansione della città da lui proposto a Ludovico Maria Sforza, detto il Moro, nel 1493.

Perché il disegno di Leonardo inizia dalla cerchia dei Navigli? Perché allora il fossato difensivo, scavato nella seconda metà dell'anno mille, circoscriveva la superficie urbana di Milano (240 ettari) e stava per diventare la più importante infrastruttura di trasporto, via acqua, della città.

In che modo e perché la cerchia dei Navigli si stava trasformando in un canale intermodale Leonardo lo aveva constatato da sé, e aveva appreso dalla viva voce degli idraulici e dei “campari” (addetti alla gestione delle acque) la spiegazione del perché le mura, le porte e le pusterle costruite nel Trecento in sostituzione dei “terraggi” (la terra scavata e compattata sulle rive interne del fossato) venivano gradualmente demolite e spianate. Il motivo era semplicemente quello di consentire ai carri di arrivare sulla sponda del fossato (largo 18/24 metri) per trasportare a destinazione i materiali (pietre, legna, calce, vino) giunti a Milano velocissimi (nel senso della corrente) portati dalle barche in navigazione sul Naviglio, detto Grande, derivato dal Ticino in uscita dal lago Maggiore.

L'altro caposaldo del piano di espansione immaginato da Le-

onardo era il fossato difensivo scavato a 500/700 metri dalla cerchia dei Navigli, il così detto Re de Fossi (per la sua dimensione, in larghezza, superiore a quella del fossato), iniziato dai Visconti proprio quando incominciarono le prime rotture delle mura trecentesche per rafforzare la difesa della città.

Leonardo aveva scelto come limiti dimensionali del suo schema urbanistico i due corsi d'acqua artificiali, la cerchia dei Navigli e il Re de Fossi, per delimitare la fascia di territorio circolare dove intendeva espandere Milano con una pianificazione atemporale, definita con lungimiranza solo nello spazio.

Sul piano di espansione, viene spontaneo un altro interrogativo: perché il genio di Vinci immagina un'espansione di Milano così vasta? La risposta è che Milano era piena di popolo e aveva assunto un ruolo economico e culturale di città innovativa d'importanza europea.

Per congiungere Milano al Po, utilizzando le acque dei due fiumi equidistanti dalla città, Francesco Sforza aveva prolungato il Naviglio Grande fino a raggiungere il terzo porto di Pavia (Naviglio di Bereguardo, 1457) e nel 1464 il Duca aveva deciso di derivare dall'Adda il Naviglio della Martesana, di modo che il disegno di congiunzione di Milano con i principali affluenti del Po era avviato a soluzione e il fossato, ovvero la cerchia dei Navigli, veniva promosso a baricentro del sistema dei Navigli.

Un fossato che nel 1465 lo stesso Sforza decideva di ridurre dai 18/24 agli 11/12 metri per soddisfare le richieste dei mercanti di ottenere più spazio per i depositi dei materiali e mer-

canzie trasportati via acqua, le così dette “sciostre e soste”, composte sulla riva interna del fossato a formare l’attrezzatura logistica di un vero e proprio porto intermodale, per lo scambio barche/carri e viceversa.

Perciò all’arrivo di Leonardo lungo la riva interna, già ridotta, della cerchia dei Navigli si stava formando un’armatura mercantile del canale che era più di un magazzino circolare. Il fossato-canale era ormai un’infrastruttura di trasporto eccezionale, oltre che un alimentatore d’acqua per l’irrigazione e la forza motrice: non a caso Leonardo lo aveva scelto per alimentare la futura espansione della città assegnandogli, nel suo disegno, un ruolo di centralità urbana tra la città esistente e quella futura. Un ruolo che potrebbe essere rigenerato, non più per il trasporto commerciale, bensì per il trasporto pubblico e turistico. Nella seconda metà del Quattrocento Milano aveva molti più abitanti delle città europee ed efficientissimi scambi commerciali, espandeva le coltivazioni innovative come le marcite e le risaie e la coltivazione dei gelsi e per di più era colma di ruote idrauliche usate per follare i tessuti, preparare la carta, segare il legname, battere i metalli e macinare il grano. Leonardo arrivava nella capitale dell’esteso ducato di Milano, nel 1482, in una città operosa e sovrappopolata, in espansione oltre la cerchia dei Navigli.

Anche dopo la peste del 1484/85, che colpì un terzo della popolazione della città, Milano deteneva in Europa, in uno spazio ristretto, il primato demografico e dopo la peste manifestava di nuovo la sua vitalità anche se in alcune contrade affollate - notava Leonardo - “a similitudine di capre l’uno addosso all’altro stanno, empiendo ogni parte di fetore”. Tuttavia, molte importanti opere edilizie venivano realizzate nel 1492: oltre la perenne “fabbrica” del Duomo, si ampliava la Cà Granda e iniziava la costruzione della nuova tribuna delle Grazie mentre Lazzaro Palazzi dirigeva, oltre il Re de Fossi, i lavori del grande Lazzaretto.

Con “finissimo intuito” - affermava Carlo Pedretti - Leonardo proponeva, proprio allora, a Ludovico il Moro il suo piano di espansione per accrescere la città “in un territorio - sottolineava il genio di Vinci - circueunte quello antico, separato e al tempo medesimo servito dal mirabile Naviglio”.

Un piano che interessava tutta la fascia periferica circolare compresa tra la cerchia dei Navigli e il Re de Fossi dove crescevano i primi borghi fuori le mura medioevali. Un piano derivato dalla conoscenza dello stato di fatto, non più ideale ma pratico e di vasto raggio. Un piano di espansione futura, così come Milano si verrà nella realtà estendendo, nello stesso spazio indicato da Leonardo, nei quattro secoli successivi.

Una espansione incentrata sulle potenzialità urbane del porto circolare che rispondeva - secondo l’autore - agli ambiziosi progetti di Ludovico il Moro e prometteva un modello di insediamento residenziale innovativo.

Un piano modernissimo con le prime case disegnate sulla riva esterna del Naviglio, dotate di terrazzi, di attici e di servizi igienici. Leonardo non proponeva diradamenti o sventramenti all’interno della città circondata dal Naviglio, puntava decisamente ad accrescerla ad espanderla per migliorarla e abbellirla



Veduta ispirata a Milano di Cristoforo de Predis (1476).

senza tener conto della presenza dei borghi cresciuti oltre il Naviglio, immaginava forse di poter operare come si stava facendo a Vigevano per realizzare la piazza e il nuovo accesso al castello, demolendo il preesistente insediamento medioevale? Non a caso per una di queste parti di città Leonardo disegnava una centralità urbana dotata di una piazza con portici e al suo intorno, in inchiostro nel suo disegno già citato, con un mercato, “per istare in più magno loco”. Se il Duca Ludovico avesse realizzato il modello di Leonardo Milano avrebbe avuto

una piazza simile a quella di Vigevano che ha dato fama a Ludovico, una fama eterna almeno come la piazza.

Carlo Pedretti ritiene la visione di Leonardo influenzata da quella utopistica di Machiavelli, per il quale le mura scompaiono con la concezione stessa della città fortezza. Difatti il progetto di espansione di Leonardo non prevedeva nuove

mura, non era un piano di città fortificata, sebbene Milano, con i suoi borghi cresciuti fuori dalle diroccate mura medioevali, fosse una città indifesa. Leonardo, anziché fortificarla, l’immaginava aperta e accessibile, e attribuiva alle vie d’acqua un ruolo paritetico alle strade.

Ed è appunto dalla cerchia dei Navigli, dal porto canale circolare, dove le merci arrivavano per via d’acqua per venir poi distribuite via terra, che Leonardo estende l’intermodalità del canale nel suo piano di espansione della città. E infatti dalla cerchia dei Navigli usciranno i canali, oltre che per il trasporto commerciale, per irrigare gli orti, produrre pesci e per la pulizia della città. Nella cerchia dei Navigli allora scorreva poca acqua. Si manifestavano spesso i conflitti tra i diversi usi, navigazione, irrigazione e forza motrice. Leonardo, con altrettanto finissimo intuito, rivolgeva un appello alle famiglie più facoltose per ampliare e prolungare il Naviglio della Martesana e dare più acqua alla cerchia dei Navigli.

Un potenziamento necessario per aumentare la dotazione d’acqua e alimentare, senza conflitti, i canali necessari all’espansione di Milano. Una espansione avvenuta di fatto, gradualmente, durante i quattro secoli successivi al Quattrocento fino alla copertura del Re de Fossi e alla demolizione dei bastioni, quando Milano è tornata ad essere una città aperta, come quella immaginata nel 1493, da Leonardo da Vinci.

Arch. Empio Malara. Presidente Associazione Amici dei Navigli