

VIA FATEBENEFRAELLI
com'era nel 1930 e com'è ora. Questa strada, nota a tutti i milanesi perché vi si trova la sede della Questura, era percorsa dal Naviglio interno (l'antica Cerchia) che poi confluiva nel *Tombon de San Marc* in cui si specchiava la chiesa di San Marco. La chiesa si vede ancora alla fine della via, ma la presenza dell'acqua non si riesce più a riconoscere.

e Marchi / Via Fatebenefratelli, Milan, Lombardy, Italia

FOTO DA
SOSTITUIRE
CON DEFINI-

Chi lo direbbe, passeggiando per il centro della "capitale morale", che questa è stata una città d'acqua dal Medioevo sino a metà degli anni Trenta? *Geo* vi porta alla scoperta di un mondo che non esiste più. Fatto di canali, rogge, laghetti, ponti, fontanili, mulini e conche di navigazione, in cui ha messo lo zampino anche Leonardo.

testo Irene Merli e Gianluca Padovan foto Beatrice Mancini

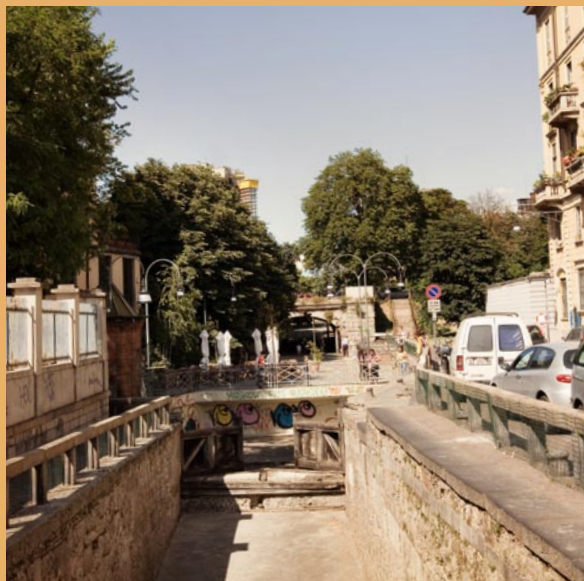
MILANO

L'AMSTERDAM
PERDUTA

Via dei Giardini

Via Fatebenefratelli

Via Marco De Ma



VIA SAN MARCO, la Conca delle Gabelle o dell'Incoronata con il Ponte di Porta Nuova: a sinistra in una fotografia del 1930 circa; in alto e a destra nelle condizioni attuali, con un breve tratto della Martesana asciutto (ora il canale scorre sotterraneo quando entra in via De Marchi) e il ponte che sbuca sul traffico. Qui i barcaioli pagavano i dazi e nella foto in alto si vedono bene la garitta dei gabellieri e i doppi portoni di legno della conca di navigazione. Le conche erano un'opera di ingegneria idraulica che serviva a far superare alle imbarcazioni i dislivelli d'acqua dei canali e quella del Ponte delle Gabelle è del tutto simile ai disegni di Leonardo nel Codice Atlantico: il genio fiorentino era ingegnere ducale alla corte di Ludovico il Moro e aveva osservato le opere idrauliche milanesi (la Conca di Viarenna fu la prima in Italia) progettando miglioramenti.

Al numero 23 di Corso Venezia, nel cuore di Milano, c'è una targa che dice: «Questa è la casa dove nel 1905 Filippo Tommaso Marinetti fondò la rivista *Poesia*. Da qui il movimento futurista lanciò la sua sfida al chiaro di luna specchiato nel Naviglio». Marinetti, convinto assertore di automobili e industrie, detestava i chiari di luna quanto i musei. Ma forse come tanti, milanesi e non, amava il canale vecchio di secoli che allora passava per il centro città. Già, perché dal XII secolo fino a metà degli anni Trenta Milano è stata una città d'acqua e l'acqua ne ha modellato urbanistica ed economia. Sembra difficile da immaginare oggi, passeggiando nelle sue vie caotiche, ma la "capitale morale" ha un passato fatto di porticcioli, ponti, mulini, lavatoi e costruzioni di ogni genere (palazzi, botteghe, conventi, case di ringhiera) che si affacciavano su un reticolo di rogge, canali e fontanili. Era il mondo dei Navigli, un sistema di canali navigabili tra i più antichi d'Europa che solcava la città e la collegava al Ticino, all'Adda, al Po, e quindi al lago di Como, al lago Maggiore e al mare Adriatico.

Ci si può fare un'idea di questo inaspettato mondo "liquido" vedendo i quadri e le fotografie che ritraggono la Milano dell'800 e del primo '900. Solo così si scoprono i tramonti incantevoli che si specchiavano sulle acque tra il ponte di Piazza Cavour e la chiesa di San Marco, un angolo romantico che attirava gli innamorati. Si scorge il laghetto di Santo Stefano, il più antico porticciolo della città che si trovava dietro l'ex ospedale rinascimentale Ca' Granda, oggi sede dell'Università Statale: unico luogo della città dove si riflettevano le guglie del Duomo, fu l'approdo in cui per 5 secoli arrivarono sulle chiatte migliaia di blocchi di marmi di Candoglia, di capitelli, di statue per la costruzione della nuova, immensa cattedrale voluta da Gian Galeazzo Visconti. Si vede il *Tombon de San Marc*, oggi una piazza ingombra di macchine, allora un altro laghetto dove cercavano casa gli esuli veneziani durante i moti indipendentisti, perché quello slargo d'acqua con il suo ponte arcuato ricordava la Serenissima. E dove i disperati per amore o per miseria cercavano invece la morte, complici le nebbie invernali. Non solo. Alla darsena del *Tombon* arrivavano anche i barconi dalle cartiere di Corsico con le bobine di carta per il *Corriere della Sera*.

Continuando la visita della galleria virtuale, sfilano davanti ai nostri occhi orti e giardini a pelo d'acqua e una minuta, infinità umanità che popolava le rive dei Navigli: come narrava Giacomo Bascapé, archivista dell'Ospedale Maggiore e studioso dell'antica Milano, ►

LA CITTÀ ERA LONTANA DAI FIUMI. COSÌ LI HA COSTRUITI ARTIFICIALI

In alto, **VIA LAGHETTO** all'incrocio con via Francesco Sforza: sono visibili un lato dell'ex Ospedale Ca' Granda o Ospedale Maggiore, di epoca rinascimentale e oggi sede dell'Università Statale, e le guglie del Duomo sullo sfondo. Sotto, il dipinto di Giovanni Migliara (1785-1837) ritrae lo stesso punto quando esisteva il laghetto di Santo Stefano, il porticciolo più antico della città. Chiuso nel 1859 per ragioni igieniche, è qui che sbarcarono per secoli i marmi di Candoglia (blocchi lavorati, guglie, statue, capitelli) per la lunghissima costruzione del Duomo di Milano, gioiello del gotico internazionale ancora oggi simbolo della città meneghina. Si notino, nel quadro, le lavandaie che strofinano i panni davanti all'Ospedale.



Dall'alto **PIAZZA SAN MARCO** oggi, con i bei palazzi come nell'Ottocento, ma piena di automobili parcheggiate: siamo nella zona di Brera, molto animata di notte, e qui è stato costruito anche un parcheggio sotterraneo. Sotto, il *Tombon de San Marc*, ovvero lo slargo del Naviglio con la darsena dove arrivavano anche le bobine di carta per il *Corriere della Sera*. Il *Corriere* ha ancora la sua sede in via Solferino, dietro la piazza. Sembra poi che qui venisse a suicidarsi chi era disperato per amore o per miseria, perché non di rado la mattina si vedevano emergere cadaveri dalle acque. Oggi, oltre al laghetto, sono spariti anche il ponte, così come quello che stava davanti alla chiesa di San Marco. A ricordare com'era questo angolo c'è solo il nome di un locale, che si chiama *El Tombon de San Marc*.



NEL 1888 C'ERANO 124 CANALI CHE SCORREVANO IN CITTÀ



LA DARSENA DI PORTA TICINESE : qui ancora oggi confluiscono il Naviglio Grande (il primo costruito, nel 1179) e il Naviglio Pavese scoperti. La Darsena era il porto principale della città e fu realizzata dopo la costruzione dei bastioni spagnoli, nella seconda metà del Cinquecento. Quando venne ampliata e sistemata, e la costruzione del Naviglio Pavese fu conclusa (1817), Milano realizzò l'antico sogno di essere un porto collegato direttamente al Po e al mare, all'epoca la più estesa via di navigazione fluvio-marittima dell'intero Paese.

ad ogni ponte, ad ogni chiusa dei canali in città c'erano venditori ambulanti, suonatori d'organetto, vecchi pescatori e sfaccendati che sostavano a guardare l'acqua limpida e sonnacchiosa. Lungo il lento percorso, i barcaioli salutavano i *conchée*, i guardiani delle conche di navigazione che compivano le manovre per alzare o abbassare il livello delle acque e far passare le barche, pagavano i dazi imprecando e all'arrivo scaricavano legno, carbone, ferro, piombo, sabbia, ghiaia, pietre, riso, vino, formaggi, pesci e altro ancora nelle *sciostre*, depositi spesso porticati, vere e proprie attrezzature portuali sulle cui concessioni campavano, ad esempio, gli orfanotrofi e l'Ospedale Ca' Granda. Anche l'antico *Verzé*, il grande mercato cittadino circondato da osterie dove secondo Carlo Porta si parlava il dialetto più genuino, era rifornito ogni giorno da barconi che

lo raggiungevano direttamente dalle campagne. Poi i prodotti delle botteghe, degli opifici, delle concerie venivano rimessi sulle barche che li riportavano fuori città risalendo i canali controcorrente. A tirarle con le funi erano poveri cavalli. Qualche cifra? La tabella "Stato dei Canali d'acqua scorrenti in Milano verso il 1888 entro il perimetro del Piano Regolatore" citava 124 canali, costituiti anche da rogge e fontanili in gran parte allo scoperto. Il che significa che ancora alla fine dell'Ottocento entro i limiti della città passavano, tra sopra e sotto, circa 150 chilometri di vie d'acqua!

Ma come si era formato il sistema dei Navigli, di cui ora ci siamo fatti un'idea? Tutto nacque da due fattori importantissimi. Anzitutto la Milano che si andava sviluppando nel XII secolo, afferma lo storico Fernand Braudel, «doveva rimediare al difetto

capitale di essere una città in mezzo alle terre», un centro urbano lontano dai fiumi e dal mare che assicuravano collegamenti a merci e persone. Il secondo era la geologia del territorio, costituita da depositi di natura argillosa, sabbiosa e ghiaiosa che compongono il livello principale su cui poggia ancora oggi Milano. Questo deposito era caratterizzato dalla presenza di falde acquifere prossime alla superficie e da sorgenti spontanee. Bonvesin da la Riva, cronachista medievale che viveva sul posto, descriveva così la Milano del Duecento: «Dentro la città non vi sono cisterne né condutture di acque che vengano da lontano, ma acque vive, naturali, mirabilmente adatte ad essere bevute dall'uomo, limpide, salubri, a portata di mano, mai scarseggiati anche se il tempo è asciutto, e tanto abbondanti che in ogni casa appena decorosa vi è ►



Pianta di Milano della prima metà dell'Ottocento. Sono visibili i tre Navigli principali: il Naviglio Grande collegato al Ticino, la Martesana all'Adda e il Naviglio Pavese al Po.

NEL 1950 LA DARSENA ERA IL 5° PORTO D'ITALIA PER TRAFFICO DI MERCI

quasi sempre una fonte di acqua viva, che viene chiamata pozzo». Risultato? Una lunga, faticosa opera di addomesticamento del ricco patrimonio idrico. «Un artificio che supplisce la natura ma si propone come se fosse natura, come se quelle acque fossero sempre state lì» spiega Fulvio Irace, docente di Storia dell'Architettura al Politecnico di Milano «I Navigli sono infatti fiumi artificiali che trasformano una città piatta e lontana dai grandi corsi d'acqua in un importante porto di terra». Non per nulla secoli dopo, tra il 1950 e il 1960, la Darsena di Porta Ticinese era ancora il quinto porto d'Italia, calcolato in base al tonnellaggio delle merci scaricate e caricate.

Furono i Romani, dopo la bonifica dell'area paludosa, a deviare le acque di due torrenti, il Seveso e il Nirone, per alimentare il fossato di difesa della città. Ma nel 1157-58 fu costruito un altro fossato per far fronte agli eserciti del Barbarossa, che circondava come un anello tutta la città medievale. Due volte il Barbarossa lo distrusse, due volte i milanesi lo ricostruirono, ma l'invasore non riuscì mai a prosciugarlo perché era alimentato in gran parte da acqua sorgiva e corrente. Riconquistata la pace, la città cominciò a usare il canale circolare che la contraddistinse per secoli (la cosiddetta Cerchia dei Navigli) per l'irrigazione dei campi e il movimento delle ruote idrauliche, grazie alla prima chiusa con cui si ►

Continua a pagina xxx



A sinistra: le ruote idrauliche di **VIA MOLINO DELLE ARMI** in una fotografia degli anni Dieci del XX secolo. I Navigli erano infatti canali plurifunzionali: servivano come vie di navigazione, per irrigare i campi e per far funzionare mulini e ruote idrauliche. In particolare, in questa zona si producevano armi, commercio fiorentissimo a Milano già dal Medioevo. A destra, il Naviglio interno in **VIA SENATO** in un'immagine di fine Ottocento. Questo tratto era detto "aristocratico" per i bei palazzi spesso dotati di magnifici giardini: il verde nella Cerchia traeva benefici dalla fitta rete di rogge. Qui c'era, e c'è ancora, il Palazzo del Senato, diventato sede dell'Archivio di Stato, che allora dava sull'alzaia del Naviglio (l'alzata dove si riportavano le barche controcorrente, tirate da cavalli) e aveva un ingresso arretrato a forma di esedra per favorire il viavai delle carrozze.



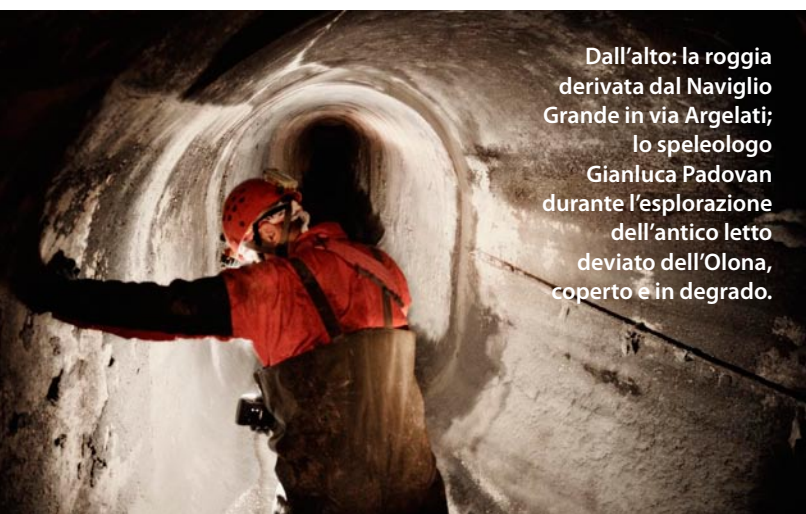
L'edicola della Conca di Viarenna , oggi in **VIA CONCA DEL NAVIGLIO**, con un breve tratto scoperto dell'antico Naviglio di Viarenna. L'edicola contiene due lapidi della fine del 1400: un'epigrafe con uno stemma sforzesco fatta affiggere da Ludovico il Moro nell'anno in cui la moglie Beatrice d'Este morì (1497), e l'insegna della Fabbrica del Duomo, con la facciata della Cattedrale. Le imbarcazioni con la scritta A.U.F., *Ad usum fabricae* e cioè "per l'uso della Fabbrica del Duomo" erano esentate dal pagamento dei dazi proprio per il materiale che trasportavano. Sembra poi che questa sigla sia all'origine dell'espressione dialettale *ad uf* (a ufo), che significa gratis, senza pagare.

LE FOGNE DI MILANO PASSANO SOTTO NAVIGLI E TORRENTI

Nelle fognature di Milano: nella foto grande, il manufatto di via Ponzio/Bonardi, realizzato ai primi del Novecento. I pavimenti sono in grès, materiale molto resistente e il fondo del canale è in granito. A destra, dall'alto, un oblò per controllare il funzionamento del collettore e due addetti della società Metropolitana Milanese, che si occupa della rete fognaria e dei corsi d'acqua sotterranei, durante una manutenzione sempre in via Ponzio; la camera a volte del manufatto di Piazza Bonomelli, con le bocche dello sfioratore di piena del collettore di Nosedo. Le fogne di Milano sono tra le infrastrutture più antiche della città: sono stati ritrovati condotti costruiti dai Romani nel I secolo d.C.



L'ingegner Maurizio Brown, direttore dell'area acque reflue di Metropolitana Milanese. La rete fognaria di Milano ha uno sviluppo di 1440 km e sfrutta la pendenza naturale del suolo. In occasioni particolari alcuni manufatti vengono aperti alla visita.



Dall'alto: la roggia derivata dal Naviglio Grande in via Argelati; lo speleologo Gianluca Padovan durante l'esplorazione dell'antico letto deviato dell'Olona, coperto e in degrado.

PALAZZI, ORTI E GIARDINI A PELO D'ACQUA. E MIGLIAIA DI BARCHE SUI CANALI

regolò il deflusso delle acque. L'anello d'acqua, che spinse la città a edificarsi per fasce concentriche e a costruire strade radiali, diventò ben presto un prezioso porto-canale. E i numerosi mulini sulle sue sponde alimentarono la neonata industria milanese: tra le prime, quella delle armi, un'attività fiorente di cui oggi resta solo un nome, la via appunto Molino delle armi. Nel 1179 si continuò l'opera dei fiumi artificiali ampliando il canale detto *flumen Ticinellus* che venne chiamato Naviglio (poi Naviglio Maggiore o Grande) quando diventò navigabile per le barche: era lungo 50 chilometri e portava in città l'acqua del grande Ticino. Nel XV secolo, invece, si costruì a nord est il Naviglio della Martesana. Già nel 1443 si pensava di derivare l'acqua dal fiume Adda, ma Filippo Maria Visconti

non aveva poi trovato i denari, dissanguato dalle guerre contro Venezia. Il nuovo canale - 44 chilometri - venne scavato a partire dal 1457 dagli Sforza e in poco più di 10 anni diventò navigabile. I due Navigli erano poi collegati alla Cerchia mediante le conche di navigazione. La prima fu quella di Viarenna: costruita nel 1438, collegava il Fossato al laghetto di Sant'Eustorgio e quindi al Naviglio Grande, e fu grazie a quest'opera idraulica che i milanesi videro con stupore entrare nella Cerchia le barche cariche del marmo di Candoglia che arrivavano dal Lago Maggiore. In seguito vennero costruite molte altre conche: oggi su tutto il sistema dei Navigli ne esistono ancora 30. In un piccolo tratto della Martesana asciutto e malridotto, l'antica Conca delle Gabelle è ancora visibile in via San Marco con la garitta, il ponte dove si pagavano i dazi e i doppi portoni di legno che sono del tutto simili a quelli disegnati da Leonardo da Vinci nel Codice Atlantico. E ormai sembra probabile la collaborazione del grande genio nel progetto di costruzione del Cavo Redefossi, la connessione del canale dall'Adda con il Fossato interno.

Più lunga e complicata fu invece la costruzione del Naviglio Pavese, che una volta terminato coronò il sogno di Milano di essere collegata non solo ai laghi lombardi ma anche al mare, attraverso il Po. Gli Spagnoli costruirono il primo tratto nel 1601, ma una piena dell'Olona lo devastò e l'opera si arrestò alla Conca chiamata Fallata proprio per quell'insuccesso (oggi la Conca Fallata è stata restaurata e fornisce energia idroelettrica). Nel 1805 arrivò la firma di Napoleone per la continuazione dei lavori, che però furono conclusi dagli odiati austriaci nel 1819. Nel corso dei secoli, si erano aggiunti al complicato sistema di fiumi artificiali, canalicoli e rogge anche il Naviglio di Bereguardo e quello di Paderno, che era stato un altro progetto di Leonardo. Così Milano, vista nelle piante antiche, sembra un cuore circondato da vene d'acqua che lo attraversano e lo alimentano. E vista nelle stampe, già dal Settecento vantava un lungofiume tra i più eleganti d'Italia: sulla Cerchia erano sorti palazzi che avevano approdi sull'acqua come ingressi principali, giardini e fontane, mentre nei tratti che scorrevano tra le campagne sorgevano a bordo canale ville-aziende e ville "di delizia".

Ancora a metà del XIX secolo si attrezzavano sul Naviglio Maggiore stabilimenti balneari provvisori, una navicella detta *Barchett de Boffalora* faceva servizio per i pendolari da Milano a Boffalora e gli studenti dell'Università di Pavia affollavano i battelli sul Naviglio Pavese, preferendo alla ferrovia e alle corriere il più economico e divertente viaggio in barca. ►



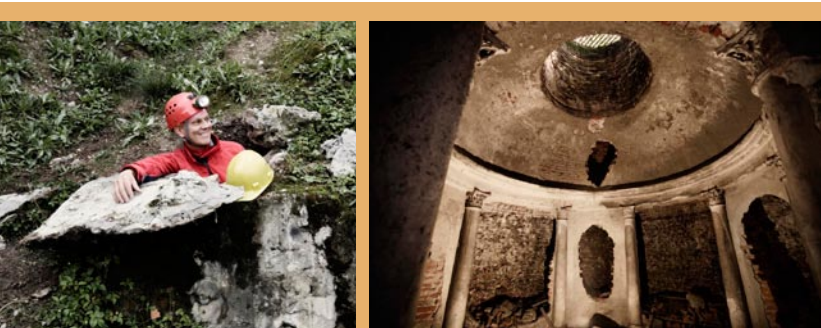
La peschiera dei **GIARDINI DELLA GUASTALLA**, in via Francesco Sforza. La contessa di Guastalla ai primi del Seicento aveva fondato un collegio per l'istruzione delle giovani povere. Nell'ampio giardino di fronte all'Ospedale Ca' Granda aveva fatto costruire un'elegante vasca alimentata dalle acque del Naviglio Interno, perché le fanciulle potessero mangiare tutto l'anno pesce fresco. L'acqua dei Navigli, all'epoca, era infatti pulita e pescosa.



Da sinistra, **VIA MOLINO DELLE ARMI** oggi e in una fotografia di fine XIX secolo. Nell'immagine d'epoca si notano i porticati dell'antica *sciostra*, che nei tempi recenti sono stati trasformati in spazi commerciali. Le *sciostre* erano spazi in cui si depositavano le merci arrivate sui barconi. Si trattava di attrezzature portuali, che occupavano circa 3 mila metri della Cerchia. Facchini, carrettieri e *sciostrari*, i lavoratori dei depositi, abitavano spesso nei magazzini in poveri locali con le stalle o in piccoli edifici lì vicini, per sorvegliare le merci.



Il Naviglio della Martesana a Cassina de' Pomm, che era un'antica osteria, dove scorre scoperto. A destra, dall'alto, interratura del tratto della Cerchia in via Senato (1929-1930); un tratto sotterraneo della Martesana, che ora è coperta da via De Marchi: qui siamo sotto la Conca delle Gabelle.



Alla scoperta del Tempio della Notte

Dalla fine del Settecento lungo il canale della Martesana sorsero residenze di campagna di ricchi possidenti e di nobili, non solo milanesi. Una villa con giardino apparteneva al Conte Antonio Giuseppe Batthyany, di origine ungherese e presumibilmente legato alla Massoneria. Oggi quel giardino si chiama Parco di Villa Finzi, è del Comune di Milano e dal 1989 sapevamo che sotto una collinetta c'era una strana costruzione fatta di colonne e capitelli. Così, ottenute le autorizzazioni, smuriamo uno degli antichi accessi ed entriamo. Ci si presenta un antro tenebroso con le pareti e la volta a imitazione delle grotte. Dai rami principali si sviluppano tre corridoi secondari, uno dei quali

con un camino di aerazione. E ci sono altri due accessi che introducevano al complesso ipogeo, ma ogni ramo porta alla camera principale, il Tempio della Notte: 8 eleganti colonne in marmo bianco con capitelli corinzi marciano il perimetro. Intervallate dalle colonne si aprono tre nicchie. Era un "luogo di delizie" o aveva altri significati? Potrebbe trattarsi di un'architettura massonica, forse legata anche al ciclo delle stagioni. Sta di fatto che uno dei primi Templi della Notte è stato costruito nel XVIII secolo nel parco del castello di Schönau (Vienna). In Lombardia se ne conosce solo un altro: presso Villa Uboldo a Cernusco sul Naviglio, quindi sempre lungo la Martesana.

NEL SOTTOSUOLO CI SONO 250 KM DI CORSI D'ACQUA COPERTI

Poi, a poco a poco, il declino. Il laghetto di Santo Stefano fu chiuso per ordinanza austriaca nel 1859: l'abitudine di scaricare liquami e rifiuti urbani nella Cerchia stava diventando un problema igienico e l'antico porticciolo si trovava sotto le finestre dell'Ospedale Ca' Granda. Così, invece di costruire una rete fognaria più efficiente, si preferì coprire e non pensarci più. Nei primi decenni del XX secolo vennero chiusi altri tratti cittadini e tra il 1929 e il 1935, in piena epoca fascista, si interrò l'intera Cerchia in nome dell'igiene e di una maggiore e diversa viabilità, fatta di tram e automobili. Ultimo a essere coperto fu il Naviglio della Martesana, che dall'inizio degli anni Sessanta scende sottoterra in periferia.

Oggi i laghetti in centro sono spariti, nei limiti della città si conservano solo 14 ponti e se si vogliono vedere il Naviglio Grande e quello Pavese bisogna andare alla Darsena di Porta Ticinese (l'unica superstite, ma transennata da 7 anni) dove giungono ancora scoperti. Lì si notano anche il Naviglio di Viarenna, scoperto nel breve tratto della conca, e il fossato d'epoca spagnola che sottopassa la piazza antistante. «Ma nel sottosuolo di Milano sono ancora presenti 250 chilometri di corsi d'acqua coperti, tra cui 50 di grandi tombinature dei corsi maggiori e 200 di condotti mi- ➤



Il **VICOLO DEI LAVANDAI** prende il nome da una piccola roggia che lì si gettava nell'ultimo tratto del Naviglio Grande. Oggi la roggia sbuca dal sottosuolo e corre per un breve tratto sotto una tettoia coperta da vecchie tegole, sorretta da travi di legno e pilastri in granito. Ai lati vi sono gli "stalli", le pietre dove venivano sfregati i panni. Le lavandaie, che prima usavano l'acqua corrente del canale e più tardi pentolini d'acqua bollente acquistati per pochi centesimi, lavavano i panni inginocchiate su una tavola di legno, il *brellin*, li sciacquavano nella roggia, li strizzavano con un torchio e poi li stendevano.

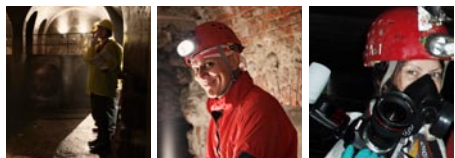
I NAVIGLI SONO UN ESEMPIO DI VIABILITÀ DOLCE ED ECOLOGICA

nori in cui scorrono rogge e fontanili. Un complesso reticolo che passa a poca profondità dal manto stradale, mentre le fognature si trovano più in basso» dice l'ingegner Maurizio Brown, direttore dell'area acque reflue di Metropolitana Milanese, la società che gestisce le acque sotterranee della città. Torrenti e navigli, quindi, sono ancora sotto di noi. Un patrimonio che un giorno potrebbe diventare visitabile? Per l'istante fioccano proposte: il Comune di Milano ha lanciato il progetto di costruire un sesto canale per l'Expo 2015, che dalla Darsena andrebbe alla zona dell'Esposizione. Quello di Cernusco sul Naviglio, attraversato in tutta la lunghezza dalla Martesana, ha chiesto all'Unesco di dichiarare patrimonio mondiale la rete dei canali navigabili fuori Milano. L'Associazione Amici dei Navigli propone invece di riconnettere la Conca di Viarenna alla Darsena. «Si tratta di soli 300 metri e si riattiverrebbe la Conca che ora è isolata, renden-



Il **PONTE DELLE SIRENETTE**, l'unico in ghisa, oggi si trova al Parco Sempione: era in via San Damiano, sul Naviglio interno.

do possibile navigare da Abbiategrasso fino al Museo Diocesano e al Parco delle Basiliche» spiega il presidente Empio Malara, autore de *Il Naviglio di Milano* (Hoepli). «Ma soprattutto si romperebbe un tabù: quello per cui riaprire i Navigli è impossibile, mentre questo è nel nostro dna». Eh sì, l'acqua è davvero nel dna della città, nella sua memoria. E in un periodo in cui il rispetto del paesaggio, la necessità di aumentare il verde e di diminuire il traffico sono temi fondamentali, i Navigli tornano a essere un esempio di mobilità "dolce" e sostenibile. Milano avrà un futuro simile al suo passato? *Speremm*, direbbe Carlo Porta. ■



■ ■ ■ **IRENE MERLI**, caposervizio cultura di Geo, è milanese doc e ricorda che suo nonno le raccontava con le lacrime agli occhi che dopo la copertura dei Navigli non riconosceva più la sua città. **GIANLUCA PADOVAN**, speleologo fondatore dell'Associazione Speleologia Cavità Artificiali Milano e autore con Edmondo I. Ferrario di *Milano sotterranea* e misteriosa (*Mursia editore*) ha esplorato per Geo l'antico alveo deviato dell'Olona, sotterraneo, e il Tempio della Notte. **BEATRICE MANCINI**, archeologa convertita alla fotografia, lo ha accompagnato sottoterra, è scesa anche nelle fogne e ha immortalato i vecchi luoghi dei Navigli: per tutti i suoi sforzi, anche se è nata a Verona, le verrà conferita la cittadinanza milanese ad honorem!