

Il trasporto dei materiali da costruzione dai laghi alla città

Da Candoglia a Milano sull'acqua

di Empio Malara (*)

Nel 1386 la città di Milano iniziava la costruzione del più importante tra i suoi monumenti religiosi: il Duomo. Fondato grazie all'accordo fra Gian Galeazzo Visconti e l'arcivescovo Antonio da Saluzzo, il nuovo Duomo sarebbe sorto, ad imitazione delle grandi cattedrali d'oltralpe, in forme gotiche.

Milano era a quell'epoca un centro di importanza europea che aveva rapporti commerciali con le Fiandre, la Francia, l'Inghilterra e la Germania; tutti i Paesi dove imperava lo stile gotico come espressione del potere del principe.

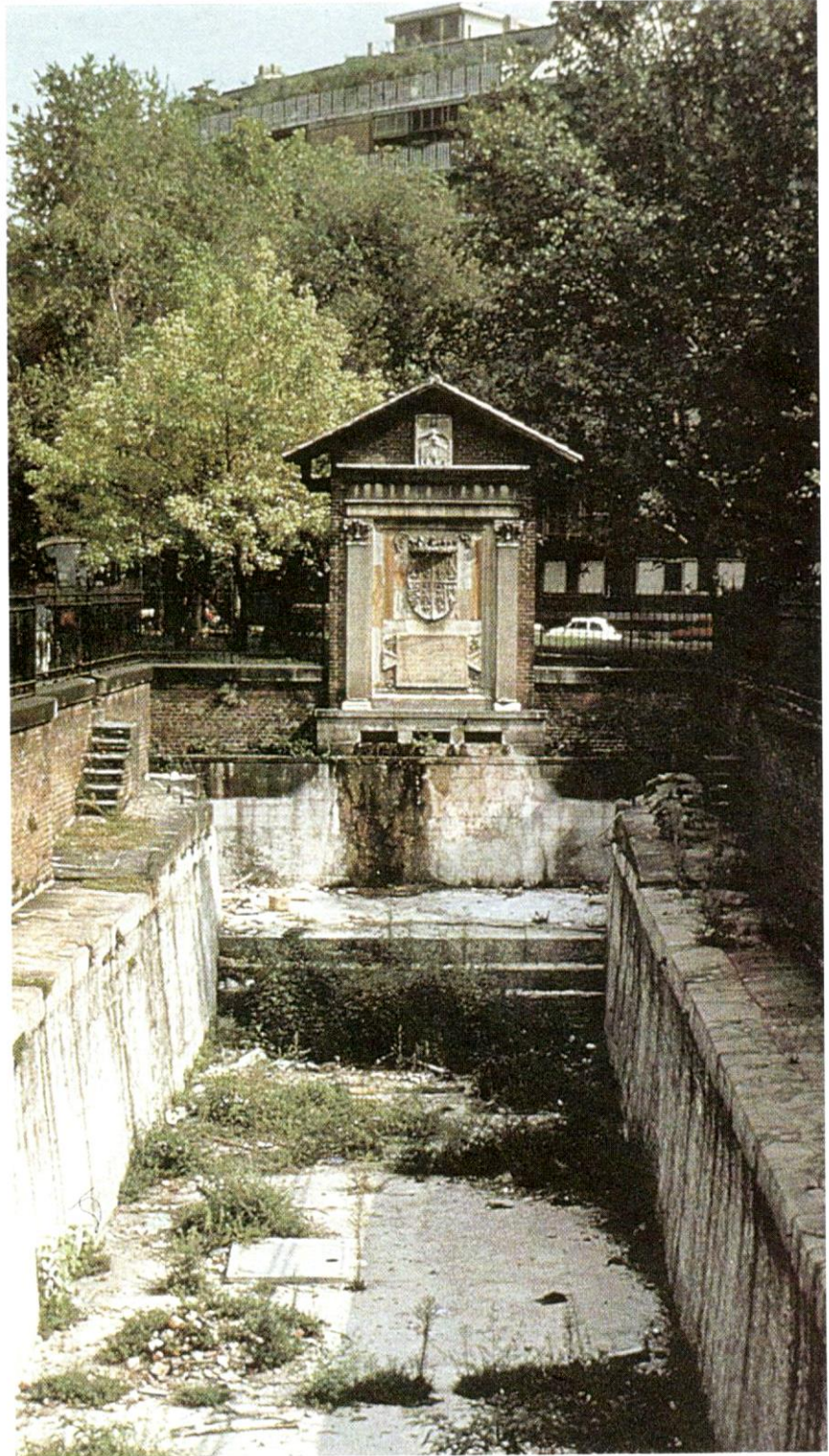
Era perciò interesse di Gian Galeazzo, diventato Duca di Milano, dare una nuova immagine gotica al Duomo edificandolo in "solido marmo": un materiale più adatto dei tradizionali mattoni a rappresentare il potere ducale nello stile internazionale e come espressione di una desiderata unità nazionale.

A determinare la svolta nella costruzione del Duomo, dai mattoni al marmo, fu perciò proprio il duca di Milano.

Nel 1387, Gian Galeazzo donò alla Veneranda Fabbrica del Duomo le cave di Candoglia fornendo così non solo il prezioso marmo bianco-roseo con cui è rivestita la cattedrale ma anche il serizzo usato per i suoi pilastri. La donazione delle cave – situate nella valle del fiume Toce, immissario del Lago Maggiore presso Baveno – comportava per la Fabbrica del Duomo oltre all'esercizio delle cave anche la manutenzione dei Navigli per mezzo dei quali i blocchi di pietra arrivavano, via Ticino, in città.

Per compensare le ingenti spese che la Fabbrica del Duomo doveva sostenere, con lo stesso atto di donazione delle cave, Gian Galeazzo Visconti esentava la Fabbrica stessa dal pagamento di qualsiasi dazio di trasporto; le barche cariche dei marmi per il Duomo, erano contrassegnate con la sigla "A.U.F.", cioè "ad usum fabricae" che, riconoscibile nell'espressione dialettale "a uf" o "a ufo", divenne ben presto sinonimo di "gratis".

Il trasporto via acqua dei pesanti bloc-



La Conca di Viarenna in via Conca del Naviglio con l'edicola.

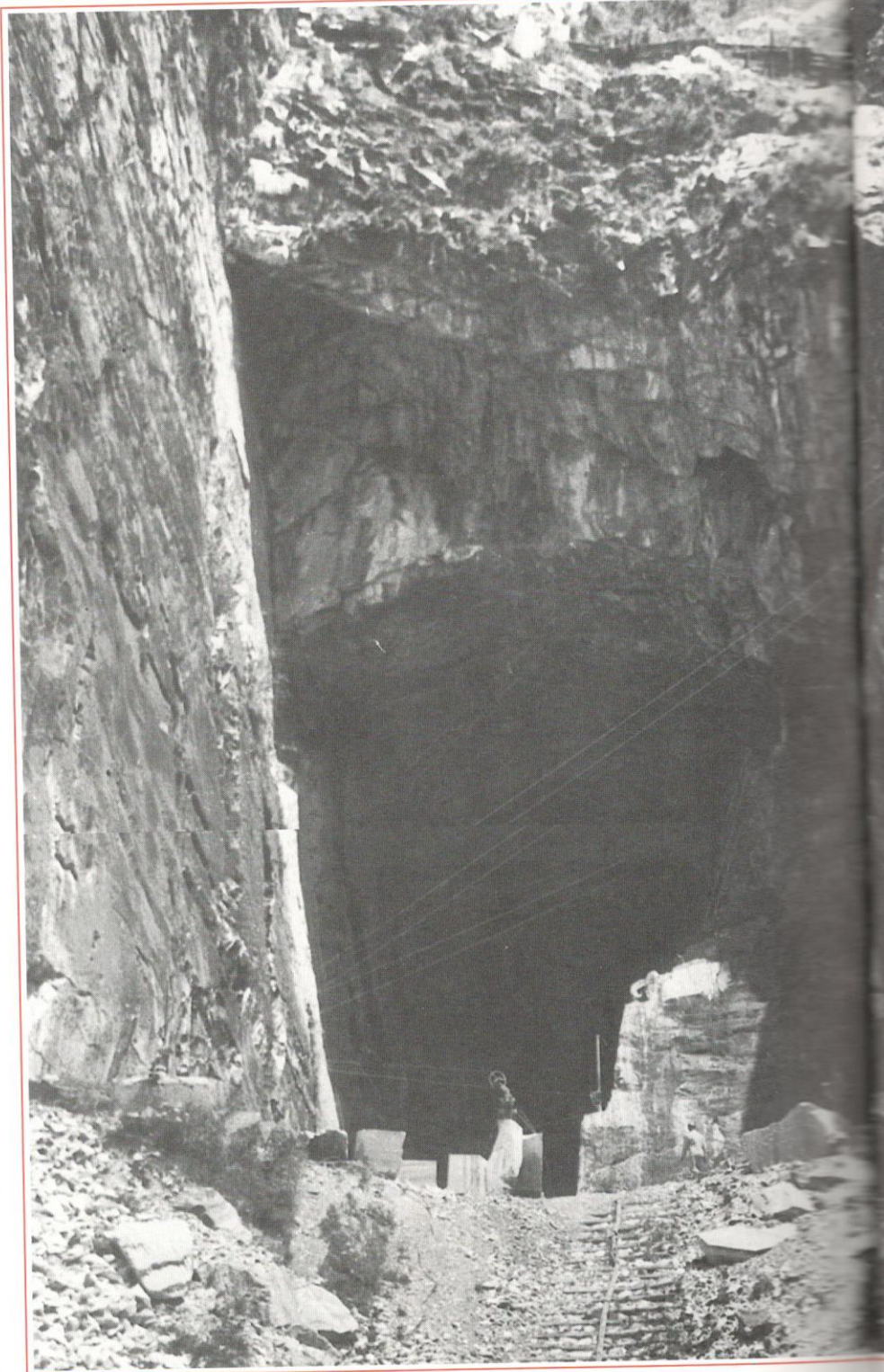
Gian Galeazzo Visconti aveva esentato la Fabbrica del Duomo dal pagamento di qualsiasi dazio di trasporto. Le barche cariche di marmi erano contrassegnate con la sigla "A.U.F.", "ad usum fabricae", riconoscibile nell'espressione dialettale "a uf", sinonimo di gratis.

chi di pietra iniziava dal fiume Toce e attraverso il lago Maggiore, il Ticino e il Naviglio Ticinellus giungeva a Milano, nel senso della corrente. Il canale naviglio – che aveva assunto la denominazione di Naviglio Grande perchè un secolo prima era stato ampliato e quindi adattato alla continua navigazione – serviva allora soprattutto per il trasporto di ciottoli, sabbie, ghiaie, creta, mattoni, coppi e legnami, oltre che di fieno, vino, sale e altre derrate alimentari.

Le barche cariche dei materiali approdavano allora al porto-laghetto di S. Eustorgio; da qui il carico veniva trasferito sui carri, grazie ai quali arriva a destinazione nelle varie zone della città.

A questo proposito si ricorda che agli inizi del quattrocento il fossato difensivo, corrispondente alla cerchia del Naviglio Ducale, non era ancora collegato al Naviglio Grande, connessione resa necessaria proprio per estendere la via d'acqua e trasportare più facilmente i grossi e pesanti blocchi di pietra di Serizzo e di Candoglia fino ai piedi della fabbrica del Duomo (porto-laghetto di S. Stefano).

Leggendo le prime pagine degli Annali della Fabbrica del Duomo, soffermandosi sulle ordinanze relative alle sistemazioni e miglioramenti delle vie navigabili, si può capire l'importanza del canale di connessione di Viarenna e della relativa conca di navigazione. Il problema maggiore per il trasporto dei materiali in città a quel tempo era infatti quello della continuata navigazione dal porto laghetto di S. Eustorgio a quello di S. Stefano: la ricerca pratica e la sperimentazione volta a risolverlo approdò ad una soluzione nel 1439, con la costruzione della prima conca milanese, la Conca di Viarenna, letteralmente via della sabbia (renna in milanese) da non confondersi con via Arena, la strada che prende nome dalla preesistente arena romana adiacente alla via Vallone, oggi via Conca del Naviglio. Sotto tale via è stato sepolto, dal 1932, il ramo del Naviglio di Viarenna che l'Associazione Amici dei Navigli propone di riscoprire per riconnettere la monu-



La cava di Candoglia. (Fototeca V. Fabbrica Duomo di Milano).



mentale Conca di Viarenna alla darsena secondo la proposta presentata in occasione del seicentesimo anniversario della costruzione del Duomo (1986), nella mostra dal titolo "Navigli & Duomo, La Conca di Viarenna". Come avveniva per l'escavazione ed il trasporto del marmo, la Fabbrica appaltava a terzi la riscossione del Dazio.

Il primo di questi contratti rintracciato presso l'Archivio della Veneranda Fabbrica del Duomo risale al 22 marzo 1463, in base ad esso il "conduttore" della Conca di Viarenna era tenuto a far tagliare l'erba in quella che allora era la parte navigabile della fossa della città "cioè dalla Conca sino al ponte di Porta Vercellina, e per tutta la Fossa fino al laghetto (di S. Stefano) e dalla Conca verso il Naviglio Grande fino alla costa..."

Nella seconda metà del Quattrocento Milano si poteva servire dei due navigli Grande e della Martesana per il trasporto in città dei prodotti delle miniere e delle cave: del "sarizo coi brochioni" voluto dal Filarete per la torre del castello di Porta Giovia, ricostruita dal Beltrame con lo stesso materiale nei primi del novecento, o della pietra d'Angera, usata per la facciata del portico principale dell'ospedale Maggiore, la maggior fabbrica costruita lungo la cerchia dei navigli, "per potere andare per acqua e navigare".

Facilitazioni venivano concesse ai barcaioli per condurre "ex partibus lacus Majoris ad inclytam urbem Mediolani naves 6 onustas marmore, quod appellant bastardum, ponendum in constructione tiburij noviter fabricandi in ecclesia Ste Mariae Gratarum (Santa Maria delle Grazie)" ed al maestro Pietro Carariano per il trasporto via acqua di "navate due de prede de Saltrio et marmore bastardo per uso de lavorerio che si fa nella chiesa de Sta Maria de Sancto Celso". Il ceppo d'Adda - noterà più tardi lo Scamozzi - è la pietra più comune ed usata in tutte le fabbriche e cavasi nelle rippe di Adda e del Naviglio piccolo (Martesana) per il quale ella si conduce a Milano".

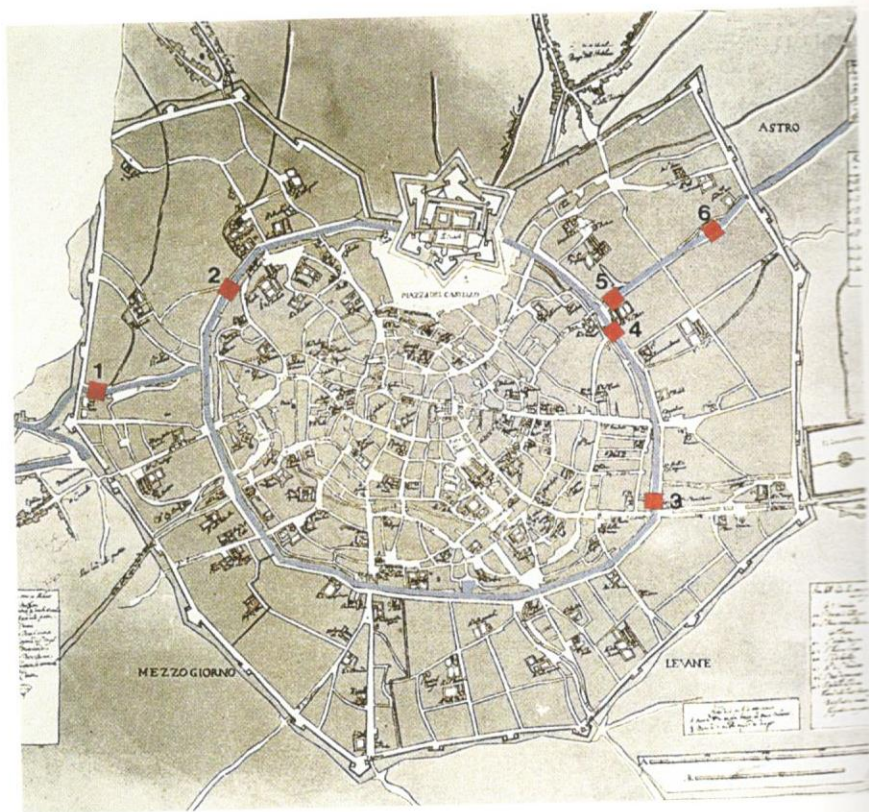
Le “navi” per il trasporto dei marmi della Fabbrica del Duomo erano le stesse che solcavano le acque del Lago Maggiore, del Ticino e del Naviglio per il trasporto dei materiali da costruzione e degli inerti. Ciascuna di esse trasportava “dalli 40 agli 50 mille chilogrammi di marmo, ossia metri cubi 15”, un carico composto d'ordinario di una trentina di massi di svariata mole in una nave lunga mt.20, larga mt.5, profonda mt.1,20 con il fondo piatto ed un lunghissimo timone che portava all'estremo una particolare paletta.

Cagnone, borcelli, barche mezzane, denominate anche *naves onorata lignis, lapidibus, calzina, etc.* percorrevano cariche, nel senso della corrente, i Navigli Grande e della Martesane e grazie alle conche di Viarenna, attestata al laghetto di S. Eustorgio e delle Gabelle e di S. Marco entravano nella cerchia d'acqua di Milano.

Lungo la riva interna della cerchia si andava formando un insieme di costruzioni e di corti aperte verso l'acqua che presentava peculiari caratteristiche portuali, un'armatura del Naviglio Ducale a cui l'onda mercantile aveva dato forme originali, come certe corti porticate suggerite dal Filarete ma certamente derivate – secondo Luciano Patetta – dalle “sciostre” che l'architetto Giovanni Solari aveva costruito per approvvigionare di calcina, mattoni, pietre e legname il cantiere del castello in corso di ricostruzione a metà del Quattrocento.

L'ultimo dei privilegi per il trasporto del marmo della Fabbrica e di conseguenza per la costruzione del Duomo era stato opera di Ludovico Maria Sforza detto il Moro: nel 1497, in occasione della morte della giovane moglie Beatrice d'Este, egli trasformò la “concessione” della Conca di Viarenna in una “donazione irrevocabile fra vivi”; come testimonia l'epigrafe da lui voluta, riprodotta nella elegante lapide quattrocentesca ora attestata alla Conca di Viarenna (dove rischia la disintegrazione a causa dello sterco dei piccioni).

A partire da questa data la Conca di Viarenna diveniva di effettiva pro-



Il sistema dei navigli e le conche esistenti a Milano alla metà del XVI secolo.

prietà della Fabbrica: la piccola lapide marmorea con la figura della Vergine e della facciata del Duomo (anch'essa ora attestata alla Conca rischia di essere disintegrata come l'altra citata) non è altro che lo stemma della Fabbrica del Duomo che fin dal XIV secolo veniva usato per contrassegnare gli edifici di proprietà della Fabbrica. Caduta nel Cinquecento la Signoria degli Sforza, finì anche il periodo di intensa collaborazione fra potere civile, autorità religiosa e popolo per l'edificazione della nuova cattedrale. Alla fine del XVI secolo infatti struttura e forma della cattedrale erano ormai definitivamente realizzati. La fondazione e la costruzione del Duomo erano state uno dei maggiori incentivi all'invenzione ad al perfezionamento delle conche. Grazie ad esse si completava in Milano l'anello d'acqua di connessione del sistema dei navigli che nel cinquecento rappresentava un'opera grandiosa ed unica e di

esempio per le altre capitali europee. Un patrimonio latente che attende di essere di nuovo recuperato e valorizzato.

“Larghi canali d'acque circondano tanto la città che i suoi borghi” notava a metà del cinquecento, Leandro Alberti presentando Milano nella *Descrizione di tutta Italia*: una dotazione infrastrutturale apprezzata anche dallo Schott nel Nuovo Itinerario d'Italia: “circondano tanto la città, quanto i borghi, larghi canali d'acqua, per i quali da diverse parti con le barche si conduce grande abbondanza di robbe di ogni sorta” e “sebbene a Milano non esista un fiume” – rilevava infine Davity, nella sua *Description Generale de l'Europe*, “questa città non tralascia di essere molto commerciale. Due canali che vi confluiscono, l'uno dall'Adda, e l'altro dal Ticino, le recano tutto quello di cui ha bisogno...”

(*) *Presidente Associazione Amici dei Navigli*