



Partendo da Piazza XXIV Maggio ci dirigiamo verso la sponda sud della darsena, passiamo l'ingresso del Naviglio Pavese e ci dirigiamo verso l'uscita del Naviglio Grande. In fondo a viale Gorizia il vero e proprio porto a ridosso dei bastioni di porta Genova. Ora mutilato aspetta la sua sorte. La realizzazione di un parcheggio, interrotto da ritrovamenti archeologici, inevitabili a Milano, ha lasciato al degrado un luogo che un tempo, per la sua romantica bellezza, era paragonato al lungo Senna di Parigi, ora, tornato al Comune, grazie all'Expo, un progetto vuole ridare vita al luogo.

La darsena: il porto di Milano



Nel 1603, la darsena e il vecchio lago di Sant'Eustorgio furono trasformati in porto di Milano dal governatore spagnolo De Fuente; in questo specchio d'acqua i milanesi pescavano, vedevano approdare i "barconi" provenienti dal Ticino e facevano il bagno. Tra il 1830 e la fine del secolo, l'attività della darsena è più fiorente che mai, si registra una media di 8.300 barche tra maggiori e minori

in entrata e uscita, per un movimento complessivo di 350.000 tonnellate l'anno. Anche gli anni che seguono la fine del conflitto vedono il Naviglio risorgere con grande vitalità: nel 1953 la darsena di Porta Ticinese è al tredicesimo posto nella classifica dei porti nazionali per ricevimento merci.

Oltre che dal Naviglio Grande, la darsena è alimentata anche da parte delle acque del fiume Olona, e ha per emissari il Naviglio pavese e la Roggia Ticinello.



Un occhio al vecchio chiosco, una volta edicola ed ancora punto di distribuzione di "Darsena il giornale di zona. Superato il ponte in uscita del Naviglio Grande imbocchiamo l'Alzaia, dalla parte opposta Ripa di Porta Ticinese ci guarda con i suoi splendidi cortili.

Il Naviglio Grande



Il Naviglio Grande è stato il primo ad essere realizzato in Europa e storicamente è il più importante dei Navigli milanesi, nonché una delle grandi opere di ingegneria che sin dall'alto Medioevo strutturano il territorio lombardo, consentendo lo sviluppo dei commerci, dei trasporti e dell'agricoltura.

Il percorso si sviluppava per 57 km. di lunghezza, inizialmente realizzato su un tracciato esistente per motivi di difesa (contro i Pavesi), alleati del Barbarossa e poi reso navigabile per trasporto merci dal lago Maggiore al Po.

Nel 1177 inizia la realizzazione del "Navigium de Gazano" effettuando uno scavo all'altezza di Tornavento per prelevare l'acqua dal Ticino. I lavori si interrompono praticamente subito, di fronte ad ostacoli apparentemente insormontabili, per riprendere due anni dopo, nel 1179.

Viene costruita una diga e l'acqua viene incanalata verso Turbigio, Castelletto di Cuggiono, Bernate Ticino e Boffalora sopra Ticino puntando verso Gaggiano, che viene raggiunto nel 1233. Per questi primi 30 chilometri di canale vennero impiegati oltre 50 anni di duro lavoro, effettuato da operai armati solamente di badili e picconi.

Nel 1258 il Naviglio Grande è alle porte di Milano: servono soldi per proseguire e vengono imposte nuove tasse per finanziare gli scavi.

I lavori si fermano di nuovo di fronte all'opposizione del popolo e soprattutto del clero. Una completa navigazione del Naviglio fu possibile solo a partire dal 1272, quando, ad opera di Giacomo Arribotti, furono conclusi i lavori di abbassamento e allargamento del fondo; il canale arrivò presso il ponte di Sant'Eustorgio, all'altezza cioè dell'attuale Porta Ticinese, e Milano fu collegata al Lago Maggiore, tramite il Ticino.

Il 15 Marzo 1386 il conte di Virtu' Gian Galeazzo Visconti posa la prima pietra del Duomo di Milano.

La costruzione del Duomo determinò una nuova fase nell' utilizzo dei canali. I ministri delle gabelle hanno già messo gli occhi sulla nuova possibilità d'entrata fiscale. Il sistema idroviario si allarga e si completa grazie anche ai progressi dell' ingegneria che con la nuova tecnica della conca, ha risolto il problema dei dislivelli tra un canale e l' altro. Contrariamente a quanto si crede, la conca non è un' invenzione di Leonardo da Vinci. Basta pensare alla Conca detta di Nostra Signora del Duomo, del 1439 , 13 anni prima che Leonardo nascesse, a quella di S. Ambrogio scavata presso la Porta Vercellina nel 1445 e da altre della rete che nella prima metà del 400 ha già coperto quasi 100 km.

Dal 1926 divenne percorribile dalle navi per tutta la sua estensione collegando Milano con il lago Maggiore ed il Po tramite il Ticino dal quale prende acqua a Tornavento. Le barche corriere, in milanese "barchètt", partivano da piazza XXIV Maggio (darsena di Porta Ticinese), passando per via Lodovico il Moro, Ronchetto delle Rane sino a Cesano Boscone (9 km. da Milano) Corsico (7 km da Milano), primi comuni esterni alla città. E' un' immagine familiare quella del Naviglio con i barconi (chiamati cobbie) ormeggiati alla Darsena o trasportati dalla corrente, oppure trainati da cavalli o da uomini imbragati con spesse funi lungo il tratto dell' Alzaia, chiamata così proprio per le sue funzioni di tiraggio dei barconi da Milano verso l' imboccatura del fiume principale, il Ticino. Anche durante la seconda guerra mondiale i Navigli registrano un nuovo incremento dei traffici.

L'aviazione degli alleati colpisce le normali vie di comunicazione terrestri e la navigazione fluviale si presenta seppur in piccola parte come un' alternativa per i movimenti di merci. Il costo delle merci trasportate sui Navigli è ormai molto alto e lo si fa apparire ancora più alto, perchè troppi interessi premono per la scelta del trasporto su gomma. Così il 30 marzo 1979 l'ultimo barcone ormeggia alla darsena, scaricando l'ultimo carico di sabbia. Da quel giorno sui Navigli solo l'acqua continuerà a scorrere, ma solo per irrigare i campi, come era nelle prime intenzioni.



Solo negli anni recenti un programma regionale per la valorizzazione dei Navigli lombardi ha consentito il recupero (in parte finanziato dalla Regione Lombardia) di numerosi edifici storici nei comuni attraversati dal Naviglio Grande, nonché degli approdi e delle sponde dello stesso; è stato ripristinato un servizio turistico di navigazione, dal comune di Abbiategrasso fino a Castelletto di Cuggiono.

Ormai frequentate da persone arrivate da tutto il mondo, per studiare o lavorare, le sponde del Naviglio hanno perso la loro genuinità di luogo di povertà, creatività e malavita. Le botteghe e le osterie lasciano il passo ai pub e ai ristoranti. Eppure se si chiudono gli occhi, sembra sentire le grida e percepire gli odori che uscivano da quei cortili. Qui unico esempio, Il vicolo dei lavandai. Ingresso di uno dei più famosi ristoranti, con cucina meneghina, "El Brellin" (il sedere), ora meta esclusivamente di turisti.

Vicolo dei Lavandai

In questo vicolo abitavano molti lavandai, la vecchia Milano, quella di P.ta Cicca, si guadagnava il pane lavando i panni per la gente. Presente ancora e ben visibile il luogo ove si lavavano i panni. Una piccola deviazione dal Naviglio coperta con una tettoia in coppi e le classiche pietre dove inginocchiarsi a lavare.



Proseguendo, nei pressi del ponte ad arco in pietra, si erge S.Maria delle Grazie al Naviglio. Il campanile e l'Abside, danno il benvenuto al viaggiatore che, arrivando da sud esce dall'Autostrada dei Fiori ed imbecca la via Segantini per il centro città.

S.Maria delle Grazie al Naviglio

Parrocchia dal 1849

Anno inizio lavori della chiesa attuale: 1901

Anno di costruzione: 1909 (facciata incompiuta)

Progettata nel 1900 dall'arch. Cesare Nava

Consacrata il 1° Maggio 1909 dal Card. Ferrari

Lavori di ristrutturazione del campanile, della cupola,

del tetto e delle volte terminati nel settembre 2003,

lavori abside terminati nel aprile 2009.

Dimensioni chiesa: Lunghezza interna: 61 metri

Larghezza interna: 33 metri

Colonne portanti: 8 - alte 7,50 metri con archi

di 10 metri di corda Volta navata centrale: alta 25 metri

Tiburio ottagonale: diametro 10 metri e alto 49 metri

Campanile: alto 59 metri Abside: Poligonale

Costruita nel 1556 intorno agli ex voto di un'immagine della Madonna.

Nel 1719 andò a fuoco e nel 1908 fù completamente demolita, per ricostruirla nel 1909 in stile neogotico, purtroppo è rimasta incompiuta dell'intera facciata.

Nella chiesa ci sono 16 vetrate artistiche realizzate nel periodo 1988 - 1996, 4 trifore e 12 bifore, su progetto di don Domenico Sguaitamatti.

Le 2 vetrate dell'abside, furono realizzate nel 1988 e inaugurate il 5 febbraio 1989, in ricordo di don Ezio Pirota a 5 anni dalla morte. Sono rappresentate in una: i segni sacerdotali e la loro opera per la comunità, nell'altra: Maria e i principali episodi della vita di Gesù. Le 12 vetrate nelle navate laterali rappresentano gli apostoli, alcuni profeti e personaggi dell'antico Testamento.

Nel 1996 in occasione del 50° di sacerdozio dell'allora Parroco Mons. Carlo Sironi vennero realizzate le due grandi vetrate nei transetti: rappresentano la Croce e la Madonna, entrambi ponti tra cielo e terra.



Prima di rientrare nel quartiere, ricco di rogge e vicoli, non possiamo non spingerci fino alla casa della poetessa Alda Merini. Casa che non riuscirà a diventare un museo, che sarà realizzato il un luogo li vicino. Ora una targa ne ricorda la turbolenta vita.

Casa di Alda Merini



La casa di Alda Merini, in Ripa di Porta Ticinese 47 a Milano, era come la sua poesia, scriveva Piero Manni. Una targa ricordo che recita: “Ad Alda Merini. Nell'intimità dei misteri del mondo”. La frase scelta è stata tratta da “Anima innamorata”, una poesia di Alda. Ma lo sfratto esecutivo non cede alla poesia, così per ricordarla, Milano le ha dedicato in un altro luogo una Casa-museo.

Lo spazio pensato per tenere viva la sua poesia e incoraggiare l'attività dei giovani creativi è stato ricavato in una ex tabaccheria comunale di Via Magolfa, vicino alla casa della poetessa. Nella palazzina c'è un piano che riproduce una delle stanze della sua casa e che ospita un percorso alla scoperta dei suoi versi e della sua vita. “La città di Milano deve tanto ad Alda Merini e oggi le restituiamo qualcosa”, ha detto il sindaco Moratti inaugurandola nel giorno che sarebbe stato il suo 80° compleanno, il 21 marzo 2011.



A questo punto la curiosità deve guidare l'esploratore. Avanzando verso via Pasquale Paoli, ci si porti verso la piscina “Argelati”, si prosegua nella via Argelati, lasciandosi la piscina alle spalle. Ci si immerga nella storia di questi luoghi passando per via Fusetti ed arrivando in via Magolfa. Qui tutto è cambiato, il quartiere è stato demolito e ricostruito. Fortunatamente con gusto, lasciando intatto il tranquillo fascino del borgo.

Via Magolfa

Nome d'origine longobarda, di cui ne è ignoto il significato. Parte di un antico agglomerato nei pressi di P.ta Ticinese, conserva una piccola



chiesa il cui oratorio era frequentato dagli spazacamini. Analogo nome Longobardo è “Ghisolfa” e sta ad indicare una cascina tra Dergano e Gagnola.



Oratorio santa Maria del Sasso

Al numero 13 di via Magolfa c'è l'oratorio S. Maria del Sasso. È stato eretto per volontà di alcuni milanesi che erano devoti alla Madonna del Sangue, venerata nel Santuario omonimo di Re in Val Vigezzo e protettrice degli spazzacamini che da lì provenivano, per potervi custodire un'immagine di questa Madonna. Il nome ricorda che il 29 aprile 1494 (un martedì) l'affresco della Madonna cominciò a sanguinare e così continuò sino al 18 maggio, dopo essere stato colpito dal sasso di un vagabondo. (la veridicità del miracolo è documentata).

Un articolo di Raffaele Bagnoli, riportato dalla Famiglia Meneghina su uno dei suoi almanacchi ci dice che all'interno della chiesa, che ha un'unica navata, "l'immagine troneggia sopra l'unico altare racchiusa in una marmorea cornice barocca".

Attorno sono disposte tele del tardo Seicento di autore sconosciuto ed una più recente raffigurazione a mosaico di S. Ambrogio, realizzata con toni accesi e con scarso impegno iconografico. Nella volta a botte del presbiterio, si nota una movimentata raffigurazione barocca dell'Assunzione di Maria."

I 150-200 spazzacamini che, fino al 1880, venivano a lavorare a Milano, quando ancora non esistevano i più moderni sistemi di riscaldamento, la sera si ritrovavano all'Oratorio perché l'immagine li faceva sentire meno lontani dal proprio paese.

Anche Luca Sarzi Amadé parla di loro nei suoi libri e racconta che la domenica mattina gli spazzacamini andavano a vendere la fuliggine raccolta in via Argelati 17 da certo De Simoni (negoziante di carisna, ma anche produttore di carboncini per pittori) il quale a sua volta la rivendeva ai pellettieri (pellattee) che la usavano per liberare le pelli dai peli.



Poi seguivano la messa in via Magolfa e affidavano i bambini alla dame di San Vincenzo che, in un capannone situato vicino all'Oratorio distribuivano loro maglie di lana (gipponitt), calze (calzett) e zoccoli (zòccor) e poi facevano loro mangiare una zuppa con pan de mej e scart del macellar de Ripa Ticines 5 e on poo de "raspadura" di formaggiatt del Cors S. Gottard. Gli adulti pranzavano invece all'osteria Cà di Can - ora garage -(così chiamata forse perché i proprietari erano i fratelli Cane). Costo 1 lira e mezza, riferisce Amadè.

Raggiunto il Naviglio Pavese, all'uscita di via Argelati, a sinistra si torna alla Darsena. A destra si costeggia Alzaia guardando al di là del canale gli splendidi cortili e raggiunta la via Borsi si attraversa il ponte pedonale. Lasciamo via Pavia per proseguire lungo la riva opposta, via cardinale Ascanio Sforza fino alla chiusa della "Conchetta"



Naviglio Pavese

Nasce dalla Darsena (porta Ticinese), 33 km. collegano Milano con Pavia è fornito di 14 conche di cui solo 2 hanno un salto entro i 2 metri, mentre le restanti variano da 3 a 5 metri.

Da piazza XXIV° Maggio, il Naviglio di Pavia segue in alzaia o lungo via A. Sforza, dalla sinistra del Naviglio per Cassino Scanasio, Rozzano e toccando, i comuni di Basiglio, Lacchiarella, Zibido San Giacomo, Binasco.

Primo progetto nel 1359 con Galeazzo Visconti. Fu iniziato nel 1564, ma dopo solo vent'anni la costruzione fu interrotta alla seconda conca, appena fuori Milano. Tale conca prese il nome di Conca Fallata, cioè sbagliata, per oltre due secoli non servi a nulla.

Proprio la Conca Fallata è stata oggetto di un utilizzo alternativo: la produzione di energia elettrica, con un impianto molto moderno per sfruttare i 4,5 metri di dislivello.(vedi)

Nel 1805 i lavori ricominciarono, nel 1809 ci fu l'apertura alla navigazione del primo tronco del canale, dalla Darsena a Rozzano. L'opera fu ultimata solo nel 1819 durante la Restaurazione austriaca e il collegamento fra i Navigli fu definitivo.

Nel 1831 sotto la dominazione francese o meglio napoleonica, il Naviglio Pavese fu reso navigabile, quando il battello Otello provenendo dall'Adriatico arrivò in darsena a Milano.

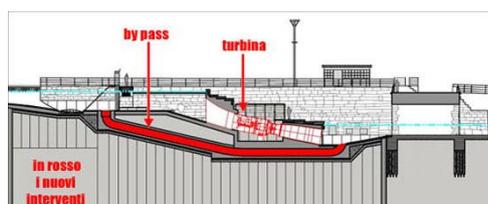
Si arrivò nel '800 ad un traffico superiore a quello del Naviglio Grande (14.000 convogli) in un anno.

Tra Milano e Pavia è formato da due tratti quasi rettilinei, che fanno gomito nella cittadina di Binasco.

Fino circa alla metà del XX secolo fu intensamente utilizzato per la navigazione mercantile; gli ultimi barconi da trasporto lo percorsero nel 1965. Oggi viene utilizzato esclusivamente come canale irriguo, anche se si tenta di ripristinare un servizio di navigazione di diporto. Il tratto urbano milanese ospita diversi barconi, un tempo utilizzati per il trasporto della sabbia, ora dehors di ristoranti e birrerie, frequentati da clienti, soprattutto giovani, fino ad ora tarda della notte.



Naviglio Pavese in una secca stagionale



La Conca Fallata

E' localizzata in un'area urbana periferica, in zona Chiesa Rossa all'altezza del complesso industriale della cartiera Binda De Medici e del ponte canale sul Lambro meridionale; a circa 2.800 ml dal ponte del Trofeo in Darsena. La conca copre un salto di 4,7 metri ed è attrezzata per il transito dei natanti con due porte vinciane: una a monte e una a valle. Oggi, la Regione Lombardia, attraverso il Politecnico di Milano, ha promosso e sviluppato un programma di valorizzazione dei navigli milanesi dopo decenni di abbandono seguiti alla cessazione del loro utilizzo per scopi commerciali di trasporto merci. Tale programma, denominato "Master plan Navigli", prevede anche il recupero delle conche di navigazione e l'utilizzo dei dislivelli idraulici delle conche per la produzione di energia rinnovabile, senza cioè il consumo di idrocarburi.

La Chiusa della “Conchetta”

Le particolari saracinesche a equilibrio di forze, della chiusa della “Conchetta”, ideate da Leonardo permettono a una sola persona di azionare la chiusa con minimo sforzo.



Ma qual è il contributo che Leonardo da Vinci diede per migliorare il sistema dei Navigli?

Leonardo trascorre a Milano quasi venticinque anni della sua vita, inizialmente presso la corte degli Sforza (1482-1499) e, a partire dal 1506, al servizio dei Francesi.

Prima di arrivare a Milano, Leonardo scrive a Ludovico il Moro di saper condurre acque da un loco all'altro. Da numerosi disegni contenuti nei codici, sappiamo che Leonardo è sempre stato attratto dalle opere idrauliche e dall'acqua: questo suo interesse mostra solamente un aspetto del suo metodo di osservazione e rappresentazione del paesaggio, allo stesso tempo artistico, naturalistico ed ingegneristico.

Dobbiamo sapere che, anche all'epoca di Leonardo, l'acqua di irrigazione veniva fatta pagare e per questo una delle prime innovazioni del genio fiorentino fu quella di migliorare il funzionamento delle bocche, in modo da far corrispondere effettivamente le onces d'acqua erogate con il prezzo pagato.

Tra tutti i miglioramenti che Leonardo apportò alla rete dei navigli, sono da ricordare tutte le innovazioni collegate al sistema delle conche e delle chiuse, fondamentali per permettere le comunicazioni fra bacini di diverso livello.

La conca sfrutta il principio della chiusa che è, sostanzialmente, uno sbarramento che separa due specchi d'acqua con differente livello. La funzione principale della conca è quella di consentire il passaggio di navi ed imbarcazioni tra due specchi d'acqua a quote diverse. La chiusa è composta dai seguenti elementi: due o più porte stagne mobili, un invaso situato tra le porte, un sistema di tubazioni e valvole per mettere in comunicazione l'invaso con l'esterno della chiusa e, eventualmente, un sistema di pompaggio per il riempimento o lo svuotamento forzato dell'invaso. Aprendo le valvole, si mette in comunicazione l'invaso con uno specchio d'acqua. Il livello, all'interno della chiusa, per il principio dei vasi comunicanti, raggiunge quello esterno al lato in cui è stata aperta la comunicazione. Questa operazione permette l'apertura della porta senza turbolenza, consentendo l'accesso ai mezzi all'interno della chiusa. Ripetendo l'operazione sull'altro lato, il livello dell'acqua nella chiusa aumenta o diminuisce fino a raggiungere quello dello specchio d'acqua esterno; l'apertura della porta consente l'uscita del mezzo.

Nel miglioramento del sistema delle conche, Leonardo risultò fondamentale. Oltre a progettare gradoni per attutire l'impatto dell'acqua, inserì un portello a doppio battente: un perno decentrato garantiva un'apertura graduale sotto la spinta dell'acqua. Il portello veniva azionato da un chiavistello, manovrabile dall'alto, che permetteva una migliore regolazione della pressione

esercitata dall'acqua sulle porte delle chiuse, azionate di continuo durante il passaggio delle imbarcazioni.

La seconda parte della guida è terminata, se avete tempo potete continuare la visita del quartiere usando la terza guida al contrario, che vi riporterà in piazza XXIV Maggio. Se ciò non fosse, godetevi il ritorno in piazza XXIV Maggio seguendo via Conchetta, via Ettore Trollo, via Pavia e tornati in via Ascanio Sforza proseguire lungo la riva, curiosando nei cortili o gustandovi un "Happy Hour" in uno delle decine di locali che affollano questa via.

