

## ***Naviglio della Martesana***

Fin dall'antichità l'acqua è apportatrice e sinonimo di ricchezza. Non è neppure pensabile la fondazione di una città o di un centro abitato lontano da una sorgente d'acqua. L'acqua è utilizzata per i vari scopi che man mano lo sviluppo sociale richiede: irrigazione, difesa, forza motrice.

I primi canali d'irrigazione sono opera dei romani che trasformano l'Insubria in una delle regioni più fertili d'Italia. Durante le invasioni barbariche tutto il sistema cade in disuso. Nella prima metà del secolo XII i monaci cistercensi dell'abbazia di Chiaravalle progettano il recupero d'alcuni canali, come il Vettabbia, che collega Milano al Lambro, ed il Ticinello, canale di difesa scavato dai milanesi a segnare il confine tra Milano e Pavia. La canalizzazione delle acque dell'Adda è della prima metà del XIII secolo con l'apertura della Muzza.

Agli scopi difensivi, irrigui ed energetici si aggiunge quello della navigazione interna. Questo è per secoli il compito fondamentale dei Navigli.

Il problema dei trasporti diventa sempre più importante: nasce la richiesta di trasporti veloci ed economici per un'economia che si modernizza. La rete dei trasporti dà a Milano la crescita di capitale economica. Con gli Sforza nel 1457 inizia il Naviglio della Martesana per collegare Milano ai passi alpini dello Spluga e dell'Engadina, attraverso l'Adda e il lago di Como.

Il Ticino viene collegato a Milano col Naviglio Grande. Artefice di queste opere idrauliche è l'architetto Bertola da Novate.

Anche Leonardo Da Vinci è interessato a queste opere, perfezionando l'uso delle conche.

Si stacca dall'Adda sotto Concesa, nei pressi del convento dei Carmelitani dopo che il grande fiume ha accolto il Brembo, a Crespi d'Adda. Segna, nel suo percorso, il confine inferiore meridionale della Brianza. L'origine di questo canale risale al 1457. Il Bruschetti (Storia dei progetti e delle opere per l'irrigazione del milanese - Lugano 1834) dice: "dopo l'esempio della Muzza, che fu il primo canale derivato dall'Adda sulla destra sponda per l'irrigazione delle terre del Milanese, fra Cassano e Lodi, era naturale che si pensasse a dirigere ugualmente le acque del fiume Adda disponibili in un punto alquanto superiore al distacco della Muzza per adacquare abbastanza e quindi fertilizzare i terreni situati al disopra e al disotto dalla linea fra Cassano e Milano". Si deve al duca Francesco Sforza d'avere l'1.7.1457 imitati i precedenti esempi della Muzza e del Naviglio Grande col derivare, a spese dello Stato, dall'Adda un altro canale d'irrigazione e di navigazione (quindi per l'agricoltura, il commercio ed il turismo).

Il sistema di canali navigabili che da Milano s'irradia verso tutta la Lombardia, ha il suo centro nella darsena di Porta Ticinese, da cui parte il Naviglio Pavese che, dopo aver percorso 33 chilometri, raggiunge il Ticino a Pavia.

Il più importante naviglio di Milano è il Naviglio Grande, realizzato dal 1177 al 1227, lungo 50 chilometri, e reso navigabile nel 1269; anche questo naviglio tocca la darsena di Porta Ticinese e congiunge Abbiategrasso a Milano e Milano con il Ticino.

Il Naviglio Pavese, compiuto solo nel 1819, si rivolge come via di comunicazione oltre che a Pavia all'area genovese.

I Navigli restano una delle opere più significative dell'ingegneria e della civiltà lombarda.

Il nostro Naviglio è detto Piccolo o Naviglio della Martesana o anche Naviglio Ducale, per distinguerlo dal Naviglio Grande. All'archivio di stato c'è una lettera ordinanza

dell'1.7.1457 con la quale il duca Francesco I Sforza, dispone la costruzione di un naviglio procedente dall'Adda a cura del Commissario Russino de Pioti con l'assistenza di Bertola da Novate.

Tesoriere dell'opera fu il nobile Emabuele de Jacobbi e ragioniere Daniele da Maritano (archivio di Stato, Naviglio Martesana). I lavori furono eseguiti dal 1457 al 1565, superando gravi difficoltà: la derivazione di un corso d'acqua da un tratto assai rapido dell'Adda, lo scavo di un canale in terreno sassoso, l'attraversamento di un torrente Molgora e del fiume Seveso.

Derivato mediante una diga posta attraverso la corrente dell'Adda, tra Trezzo e Vaprio, il canale (allargato più tardi) corre per un tratto parallelo al fiume fin presso Cassano e poi se n'allontana deviando verso Milano.

Raggiunse Milano in seguito, arrivando in un primo tempo fino al Seveso nel quale si scaricava insieme con le piene del Lambro. La navigabilità della Martesana fu ottenuta nel 1471 sotto Galeazzo Maria mediante una conca costruita presso Gorla tra il Lambro e il Seveso e superando il dislivello tra l'incile e lo sbocco con le altre conche. Si occupò alla Martesana anche Ludovico il Moro. Nel 1481 era addetto ai lavori l'Ing. Antonio Brivio. Il Moro per stabilire una comunicazione diretta fra il Lario e Milano, costruì un canale laterale per evitare il tratto non navigabile dell'Adda tra Trezzo e Brivio. Di questo lavoro si occupò anche Leonardo da Vinci che propose un canale in Galleria. La congiunzione ordinata nel 1496 fu assegnata per l'esecuzione a Bartolomeo della Valle. Nel 1497 Leonardo spinse le acque fino a Milano trattenendo il troppo rapido corso mediante conche (Codice Atlantico dei disegni di Leonardo da Vinci, foglio 328: Adda da Brivio a Concesa). "Questo canale, scrive Verri P. (nella Storia d'Italia II), è sostenuto da principio da un argine grandioso di pietra sino all'altezza di 40 braccia sopra il fondo dell'Adda. La lunghezza del canale è di circa 25 miglia (da Trezzo alle mura di Milano "Cascina di Pomm" Km. 38,440+Km 6,280 nell'interno della città). Il torrente Molgora vi passa sotto con un ponte di tre archi di pietre. Il Lambro vi sbocca dentro ad angolo retto ed a foce aperta con tutte le piene e si scarica dalla parte opposta. Il canale quale fu fatto dal Duca Francesco era più ristretto di quello che ora noi vediamo e venne allargato l'anno 1577. Il Naviglio sfogavasi per l'alveo del torrente Seveso, ne entrava allora nella fossa della città, siccome per opera di Leonardo da Vinci si eseguì con somma maestria l'anno 1497, introducendovi sei sostegni, ossia conche; invenzione allora nuovissima e per mezzo di cui le barche ebbero il passaggio del nuovo canale all'antico. Non di meno, porzione dell'acqua cavata dall'Adda e condotta nel nuovo canale, entrava in Milano ad altri usi". Il Martesana è stato costruito per tre diverse funzioni: navigazione, forza motrice, irrigazione.

Il servizio della navigazione che, riferisce il Masetti (Notizie statistiche intorno ai fiumi, laghi e canali navigabili delle province comprese nel governo di Milano 1833) nei secoli scorsi ed ancora nei primi decenni del 1800 era stato fiorente per il trasporto non solo delle mercanzie e del bestiame, ma perfino delle persone, venne col tempo a diminuire progressivamente e quindi a cessare del tutto. Era stata la più pratica linea di comunicazione fra queste terre e Milano. Da Cassano e da Gropello ci si recava a Milano in barca nel Cinquecento. Il Cardinale Pozzobonelli si servì dello stesso mezzo fino a Gropello quando venne in visita pastorale a Gropello, Treviglio, Fara, ecc. Se ne servivano ancora i nostri nonni anche dopo l'inaugurazione della ferrovia, ed il viaggio iniziava la sera a Gropello, e terminava al mattino presso la Cascina di Pomm".

Il sogno di prolungare il Naviglio della Martesana fino al lago di Como per la navigazione, è antico. Nel 1516 Francesco I incarica Bartolomeo della Valle e Benedetto Missaglia di studiare il problema.

Ma come superare la stretta di Brivio e livellare il dislivello di ben 28 metri in pochi chilometri?

Si pensa a delle conche. Ma il progetto viene rimandato. Sul finire del secolo si riprende incaricando l'ingegner Giuseppe Meda.

Ma ancora si sospende il progetto.

Il sistema dei Navigli, grazie anche alle migliorie della tecnica ingegneristica ha il suo maggiore sviluppo sotto Maria Teresa d'Austria che rende navigabile il Naviglio della Martesana ed il Naviglio Grande. Questa gigantesca opera d'ingegneria idraulica, tra le più importanti d'Europa, inizia ad essere distrutta dagli anni 1930 sotto un malinteso processo d'ammodernamento che esige la copertura dei Navigli di Milano. L'ultima fase di detto procedimento è del 1969 con la copertura dell'ultimo tratto del Naviglio della Martesana. Oggi ci si domanda se non sarebbe stato meglio mantenere le opere distrutte, dato che il trasporto su acque è molto più conveniente economicamente del trasporto su strada.

Nel 1773 l'intendente delle acque, Giuseppe Pecis, col matematico Paolo Frisi ed il presidente Gian Rinaldo Carli realizza l'opera. L'undici ottobre 1777 l'arciduca Ferdinando inaugura il nuovo tratto navigando da Brivio a Vaprio su due barconi. E' presente anche il prevosto di Cassano, don Francesco Carcano, che proprio durante la cerimonia d'inaugurazione è preso da improvviso malore, trasportato a Cassano dove muore due giorni dopo. Ma oramai l'opera ultimata non corrisponde più alle esigenze. Il progressivo sviluppo delle strade avviato sotto l'Austria alla fine del settecento, fa perdere importanza all'opera. C'erano vere e proprie dinastie di barcaroli alla Volta destinate a questo lavoro: Legnani, Tornaghi e Bezzi poi.

C'erano gli imbarcaderi, sul Naviglio, in Via Alzaia Naviglio. L'uso più importante che si ricava dalle acque della Martesana è oggi senza dubbio quello dell'irrigazione dei campi. E' da ammirare l'arginatura che a Concesa e a Vaprio sostiene il Naviglio che si addentra a Gropello nel piano, raggiunge il livello a Cassano, attraversa Inzago, Villa Fornaci, Gorgonzola, Cernusco, ecc. e muovendo tramvie, macine, seghe, torchi, filatoi, cartiere, giunge a Milano presso Porta Nuova e circuita la città, ne esce a fianco di Porta Ticinese per confondersi con altri navigli.

Il Naviglio della Martesana segna una linea interessante di confine tra l'alta e la bassa Lombardia, fra una specie di coltivazione e l'altra. Alla destra, la proprietà frazionata è povera e arida, a sinistra il latifondo ricco e irrigato.

A Cassano il Naviglio traccia una nota di romanticismo poetico alla Volta, dopo aver superato a Gropello il "ruotone" fatto costruire dall'Arcivescovo Romilli per dare acqua agli abitanti, ed il ponte della Sansona.

Scorre poi accanto ai cascinali Brambilla e Regoledo. Su questo canale si trasportavano i malati da Cassano all'ospedale di Milano prima che fosse costruito lo Zappatoni, e si trasportò tutto il materiale dalla cava di Trezzo per la costruzione della sede della Cassa di Risparmio delle Province Lombarde, "Cà di Sass". Fu chiamato Naviglio della Martesana perché attraversa l'antico contado della Martesana che, secondo il Muratori, deriva il nome da un governatore chiamato Martesio, e, secondo il Giulini, ricorda la località di Castelmarte "Castrum Martis".

Purtroppo non è più un canale pulito, lindo del tempo di Leonardo. L'acqua qui è utile per l'irrigazione più che per la navigazione. Le sue funzioni sono state addirittura snaturate, diventato spesso canale di scarico.

A Cassano il Naviglio te lo puoi godere ancora alla Cascina Volta, sia quando è in piena ed ha la portata di un fiume, sia quando è in secca, con i bambini improvvisati pescatori, durante la stagione di spurgo, in cerca di bosc.

Dal Naviglio della Martesana a destra nascono la roggia Crosina, ed a sinistra le rogge Zerbona, Tesorella, Grumo, Nuova, che si suddivide in due tronchi, e la Coldara, ad irrigare il suolo di Cassano d'Adda. Diversi tronchi di queste rogge attraversano il nostro borgo e sono coperte; servono da scarico oltre che per l'irrigazione.

1537: sotto la bocca de pioli, ricavata dal Naviglio della Martesana, nel territorio di Cassano, nasce la Roggia Breggia e Tesorera.

## Navigazione sul Naviglio

26.1.1778: tutti possono navigare fino alle ore 12 in ogni stagione e riprendere il cammino solo alle 22 in inverno e alle 20 d'estate. Ascendendo ci sono soltanto due barche. Le così dette zattere, chiamate "Cesate", non potranno essere lunghe più di 20 braccia e larghe sei, regolate da due persone.

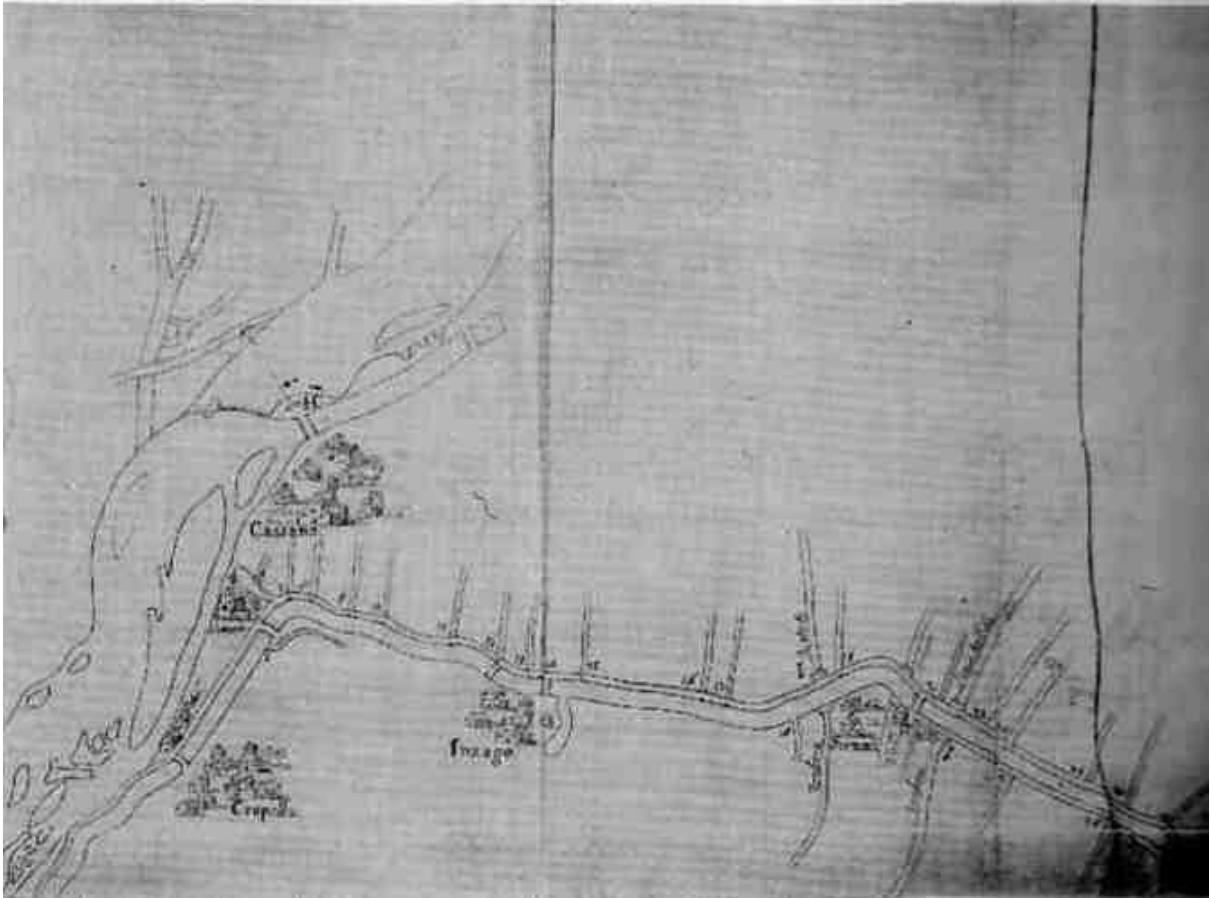
Le acque, fino al principio dell'anno 1930, arrivavano nel piccolo lago artificiale del tombone di San Marco in Milano, superando la conca della Cassina di Pomm e quella del ponte delle Gabelle; poi scorrevano lungo la cerchia dei Navigli tra ponti e nebbie e giardini che rovesciavano nella corrente i rami degli alberi.

Nei giorni di nebbia la zona dell'Alzaia era fitta e in quelli torridi dell'estate i vecchi prendevano il fresco sulle sue rive, che assicuravano più ricca la ventilazione. Portava barche e ghiaia, legnami e sassi.

Il canale, la cui costruzione risale al XV secolo, era stato fin dall'origine confermato in modo da poter adempiere contemporaneamente alla funzione di via navigabile ed a quella di dispensatore di acque e ad uso irriguo. Il traffico di barche vi si era svolto fiorente fino ai primi decenni del secolo XIX, ma era andato poi gradatamente riducendosi a misura che aumentavano le possibilità e i mezzi tecnici di trasporto per via di terra e la comodità delle nuove strade statali. Già prima che avvenisse la classificazione del canale fra le vie navigabili di seconda categoria (1917) i trasporti si erano ridotti a tonnellaggi assai modesti, essenzialmente di sabbia e ghiaia, eseguiti con barche di modesta capacità (non oltre 30 tonnellate).

Nell'intento di adeguare la via d'acqua alle mutate esigenze del traffico, il Genio civile di Milano predispose intorno al 1930 un completo progetto d'ammodernamento e sistemazione del canale. Negli anni successivi vennero compiuti lavori di regolarizzazione, pavimentazione e in gran parte di completo rivestimento dell'alveo per un tratto di circa 20 chilometri a partire dalla località Monasterolo e vennero costruiti tre sostegni muniti di conca di navigazione, presso Gropello, Inzago e Villa Fornaci.

L'ulteriore progresso tecnico dei trasporti per via ordinaria faceva sì che il traffico per via acqua perdesse praticamente ogni convenienza. Così il traffico di barche si era ridotto ancora di più. La legge 18 marzo 1959 n. 141, disponendo la cancellazione del Canale Martesana dall'elenco delle vie navigabili, è venuta a sanzionare definitivamente la cessazione di una delle due funzioni che esso svolgeva in passato, riducendolo anche giuridicamente al ruolo di semplice dispensatore d'acque ad uso irriguo.



Il Canale della Martesana a Cassano in un disegno del 1679 (ASM).

Fonte: Da "I Quaderni del Portavoce n. 6 - QUESTA L'E' CA' MIA - Carlo Valli"