

CONTRIBUTI ALLO STUDIO GEOGRAFICO DELLA CITTÀ DI MILANO

La geografia urbana, particolarmente coltivata negli Stati Uniti, in Gran Bretagna, Francia, Germania e Svizzera, dove è già stato possibile procedere ad un esame comparativo delle città nell'ambito regionale, in Italia ha preso l'avvio, o meglio si è arricchita di nuovi e pregevoli contributi, solo negli ultimi decenni. Tuttavia, in questo campo hanno attratto la loro attenzione in modo precipuo solo città di media grandezza, anche se onuste di storia; un senso quasi di timidezza e di rispettoso timore ha preservato da una indagine, che si presenta davvero interessante, le maggiori e più rappresentative città italiane; tra le altre, Roma e Milano.

Veramente, su Milano si hanno studi e contributi particolari, dovuti ad autori italiani: ma essi riguardano quasi solo la storia e l'economia, o l'interessante problema dell'originario nucleo romano (1); come tali, anche se frutti di una indagine subordinata ad altri fini, rappresentano un elemento indispensabile e un materiale prezioso al giusto intendimento dei problemi geografici relativi. Nonostante ciò, mancano studi dettagliati e specifici di geografia. A questo proposito, tuttavia, Milano si è imposta all'attenzione di due studiosi stranieri: e precisamente del Frenzel, che ne ha trattato in modo succinto, già tempo addietro, nel suo lavoro sulla Lombardia occidentale (2); e del Lechleitner, che ultimamente, e di proposito, ha proceduto ad una accurata indagine preliminare, nelle *Mitteilungen* della Società Geografica di Vienna (3). Qui, si vuol dare notizia di questi studi, in particolare di quello del Lechleitner.

* * *

Milano sviluppa il suo più antico nucleo nell'alta pianura padana che si stende tra il Ticino e l'Adda, a mezza via tra i due fiumi-emissari alpini. L'abitato primitivo sorge proprio nel cuore del bacino centro-occidentale del Po: le strade provenienti dai passi di questa sezione dell'arco alpino si incontrano naturalmente a Milano, per muovere di qui al mare attraverso i valichi dell'Appennino. A Milano, inoltre, incrociano con le prime le grandi vie trasversali, che dalle Alpi piemontesi si spingono verso est, a Bologna e ai paesi dell'Europa orientale.

L'attuale rete di comunicazione, che fa di Milano uno dei gangli più importanti della Padania, ricalca grosso modo l'antica rete stradale romana. Delle nove strade di grande traffico che si diramano dalla città, ben sette esistono dal tempo imperiale: cioè quelle che portano a Como, Lecco, Bergamo, Lodi, Pavia, Vigevano e Novara. In questo periodo mancano solo le arterie del Sempione e del Gottardo: esse, aperte nel sec. XIII, permettono, unitamente al Gran San Bernardo, già attivo dall'alto medioevo, e allo Spluga, il fiorire del commercio con i paesi d'oltralpe. Verso

(1) DE MARCHI (A.), *A proposito della Forma Urbis Mediolanensis*, in «Rendiconti dell'Istituto Lombardo di Scienze», 47 (1914), pp. 417-430; CONIO (S.), *Forma urbis Mediolani*, Milano, 1927; COLOMBO (A.), *Milano preromana, romana e barbarica*, Milano, 1928; CALDERINI (A.), *La Forma Urbis Mediolanensis nell'anno bimillenario di Augusto*, Milano, 1937.

(2) FRENZEL (K.), *Beiträge zur Landschaftskunde der westlichen Lombardei mit landeskundlichen Ergänzungen*, in «Mitt. der Geogr. Gesell. Hamburg», 38, 1927, pp. 326-40.

(3) LECHLEITNER (H.), *Beiträge zu einer Stadtgeographie von Mailand*, in «Mitt. der Geogr. Gesell.», Vienna, 94, 1952, pp. 210-230.

le piazze commerciali di Francia, Germania e Svizzera, facilitano il transito anche i grandi laghi insubrici, che si addentrano, rompendone la compattezza, entro l'arco alpino centrale. La navigazione interna assume infatti col tempo una notevole importanza accanto alle vie terrestri, è soddisfatta ad esigenze non solo commerciali, ma anche politiche: mediante il piccolo Lambro la metropoli lombarda comunica con il Po, dove nel medioevo allestisce un buon porto (*Portus mediolanensis*). La maglia dei canali interni, prospera fino al secolo scorso, sta andando in disuso di fronte all'affermazione di comodi e celeri mezzi di comunicazione: attualmente serve solo per il trasporto di merci pesanti.

La posizione di Milano ha richiamato alla mente di qualche studioso (Fischer) quella di Berlino: le due città avrebbero infatti in comune alcune caratteristiche, come quelle di sorgere in pianure costituite da depositi diluviali, di avere un clima continentale di transizione, di essere punto di congiunzione non solo del commercio terrestre, ma anche della navigazione interna, e di essere infine contraddistinte da un egual grado di continentalità (distanzo dal mare circa 120 chilometri). Lo stesso Fischer non ha poi mancato di paragonare Milano a Roma: ma il confronto, come è ovvio, rivela un maggior numero di qualità differenziatrici che di parentela. Roma deve la sua prosperità, e pure la sua superiorità, al fatto di essere la capitale, come in passato, ma non presenta particolari aspetti di città industriale e commerciale; al contrario Milano fonda il suo prestigio e la sua vitalità su una sana economia, che è sicuro presagio della sua stabilità come organismo operante.

Milano è ricordata nella storia, per la prima volta, nel 222 a. C., dopo la conquista da parte dei Romani del capoluogo gallico insubrico. La sua importanza, nei secoli III e II a. C., è solo locale, ma si presenta già con attive funzioni commerciali. Il nucleo preistorico della città, secondo alcune scoperte archeologiche, si sarebbe trovato sulle linee segnate da Via Manzoni-Piazza S. Sepolcro-Carobbio, e Via del Foro-Via Filodrammatici-Piazza Verziere, che si tagliano ortogonalmente con direzione inclinata NE-SO e NO-SE, rispettivamente.

Questa localizzazione è suffragata anche dall'indagine geografica. Come è noto, i fiumi ed i rigagnoli che scendono dalla catena alpina perdono molte delle loro acque nei ripiani ghiaiosi che lasciano l'arco montuoso lungo il suo margine meridionale. A mezza strada tra questo e il solco del Po si stende un nastro di fontanili o risorgive, che lasciano a nord una fascia ad aridocoltura, e a sud una zona già coperta da paludi boschive ed ora da campi di riso e da prati marcitoli. Lungo la linea di contatto tra queste due plaghe fortemente differenziate si sviluppa una successione di insediamenti umani, che vanno da Vercelli a Brescia, attraverso Novara, Magenta, Milano, Treviglio e Chiari: la funzione primitiva di questi abitati è innanzi tutto commerciale: a detta di Strabone, la Milano più antica è un villaggio che prospera come centro di scambio.

La stretta fascia mediana — o zona degli scambi — presenta nella distribuzione dei fontanili una particolarità notevole, che chiarisce la posizione di Milano nel suo stesso ambito. I fontanili, infatti, accusano una soluzione di continuità tra Novate Milanese e Cologno Monzese, mentre ricompaiono a sud di Milano, nei pressi di Viggiano. Sul sito dell'antica Milano esiste cioè una prominenza arida, che si staglia entro terreni già paludosi; le stesse isoipse la sottolineano, isolandovi in corrispondenza un piccolo nodo idrografico. Pertanto, pare logico concludere che il più antico insediamento di Milano, il primitivo centro di scambio, ha ricercato nel contempo una posizione di difesa o protezione, su una piccola ingobbatura del terreno entro un vasto piano paludoso. Rinforzavano la sua posizione difensiva il Seveso ed il Nirone, piccoli corsi d'acqua subito a ridosso della città, e più lontano il Lambro e l'Olna.

Questa postura di Milano trova una giustificazione non solo nella più antica letteratura, che parla di un nucleo urbano posto su un « piccolo ripiano », riparato verso SE da una palude (l'attuale Via Pantano), ma anche dalla onomastica. Tra le infinite interpretazioni del nome *Mediolan(i)um*, proverbiali o no, acquistano per noi un significato particolare quelle del Colombo e del Solmi: il primo pensa ad « isola dirupata » (da medianus = isoletta, e lainos (greco ?) = dirupato, scosceso); il secondo a « luogo sicuro dalle inondazioni posto in mezzo ai fiumi ». In entrambi i casi, l'interpretazione suffraga i risultati della ricerca geografica.

La storia tace sull'antico insediamento gallico; mentre alcune scoperte archeologiche e lo studio della antica rete stradale cittadina porta a localizzare il nucleo romano, con relativa certezza, immediatamente a sud-ovest della Piazza del Duomo. Il suo orientamento caratteristico (SO-NE/NO-SE), conservato ancora nel piano topografico, incatena la pianta romana primitiva di Milano alle arterie di colonizzazione: la stessa disposizione si nota anche nel nucleo romano, ancora molto evidente, di Pavia. Il centro della Milano romana sarebbe Piazza S. Sepolcro, cioè il Foro; i limiti del circuito: le vie Torino, S. Maurilio, Bocchetto, Orefici. Il quadrilatero così delimitato misura $m\ 350 \times 200$, cioè racchiude un'area di circa sette ettari.

La città accusa un primo incremento nell'età imperiale (sec. I-II d. C.), quando il suo contorno, pressoché rettangolare (circa $m\ 800 \times 900$), corre con verosimiglianza lungo le strade Stampa a sud, Filodrammatici a nord, e S. Giovanni al Muro ad ovest, mantenendo come fulcro centrale ancora la Piazza S. Sepolcro. In tal modo risulta facilitata la interpretazione di quel passo di Ausonio, in cui il poeta parla di una doppia cinta di mura: la prima sarebbe quella del castro interno, di epoca repubblicana, conservatasi a lungo; la seconda quella di Massimiano, del tempo imperiale. La superficie che racchiudono (7 e 72 ettari circa, rispettivamente) collima con la situazione politica ed economica del II secolo a. C. e dei secoli I e II d. C.

Durante il periodo imperiale, accanto ad una fioritura delle attività civili, va ricordata la concomitante espansione del cristianesimo, dopo l'editto delle libertà religiose (312 d. C.). Questo fatto riveste una grande importanza per la pianta cittadina, poiché proprio allora si costruiscono all'esterno delle mura le chiese di S. Nazaro, S. Eustorgio, la « zona sacra » e la residenza del vescovo Ambrogio, che rappresentano i fulcri del futuro accrescimento cittadino. L'orientamento della sede vescovile, sull'attuale Piazza del Duomo, viene inoltre a disturbare il graticolato delle vie romane, e non sarà senza ripercussioni sulla disposizione generale della pianta urbana.

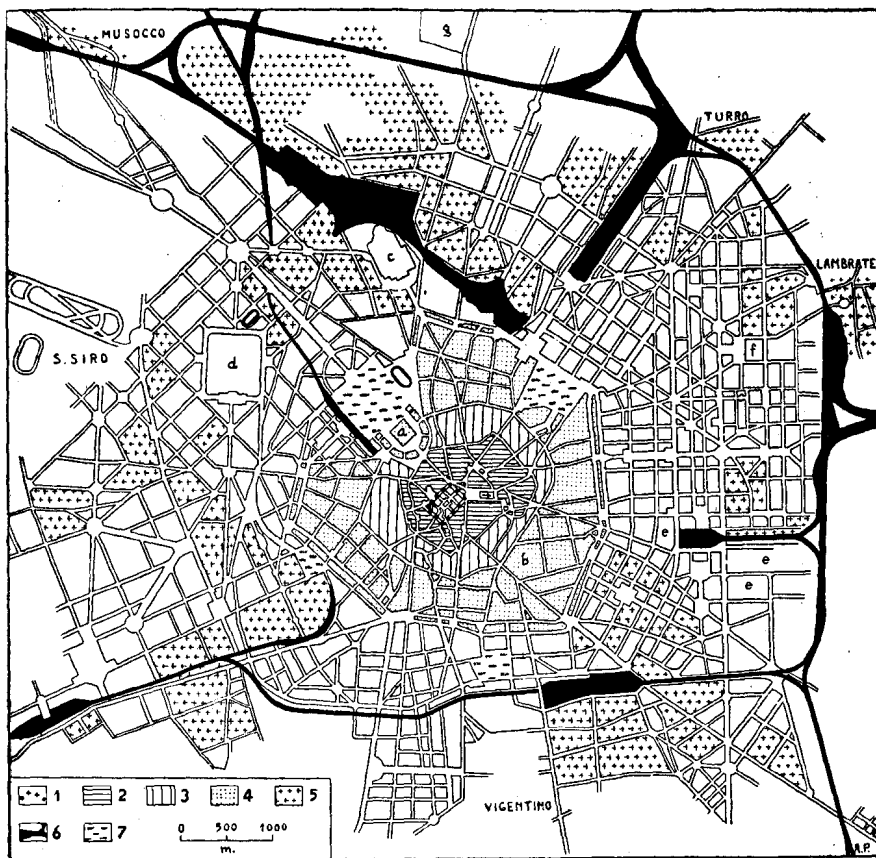
Dopo un periodo di incertezza, seguito alla caduta dell'impero romano, la ripresa del traffico e dell'industria ridona nuova vita a Milano; i capitali accumulati servono per un aumento delle risorse patrie, e con l'impulso dato alle attività economiche richiamano una forte corrente di immigrati dal contado. Frutto della nuova fioritura è l'allargamento delle mura dovuto all'arcivescovo Ansperto da Biasson (879), e l'ulteriore espansione, successiva alla distruzione del Barbarossa (1162), con la quale si giunge alla cosiddetta « cerchia dei navigli ». Questa cerchia — come opina qualche storico — era già stata abbozzata come linea di difesa: dopo il 1162, tuttavia, con la ricostruzione della città, la linea dei navigli fu consolidata con mura. Entro questi limiti, la città occupava tre chilometri quadrati di superficie, superando di circa un quarto la città di Vienna all'interno del *Ring*, creato con l'ampliamento urbano del secolo XIII.

Durante il basso medioevo e il rinascimento Milano accresce la sua importanza nel campo politico ed economico: sotto i Visconti e gli Sforza la città acquista una funzione preminente come capitale ed estende la sua influenza fino ai passi alpini a nord, e fino a Genova a sud. I Visconti curano soprattutto il riassetto della città, attendono ad una accurata pavimentazione, rendono navigabili i canali cittadini, e passano ad una sistemazione urbana mediante un piano regolatore, sull'esempio di Ferrara. Inoltre incrementano l'agricoltura e l'industria: la prima si trasforma con l'introduzione delle colture del gelso e del riso e con l'aumento superficiale dei prati iemali; la seconda aggiunge alle antiche industrie delle armi e delle lane anche quella delle stoffe di seta (specialmente broccati), raggiungendo in questo campo un ambito primato. L'espansione topografica che ne consegue avrà un nuovo consolidamento ad opera dei primi governatori spagnoli, verso la metà del sec. XVI. Il suo circuito, dopo la distruzione delle mura in tempo moderno, è segnato dalla cosiddetta Circonvallazione.

La dominazione spagnola sottolinea con l'opera muraria dei « bastioni » il ristagno di tutte le attività economiche: con gli Spagnoli incomincia una età di grave crisi, che si protrae fino alla signoria di Carlo VI. Decadono l'agricoltura e l'industria, mentre il commercio, anche quello di transito, è in tutti i modi ostacolato da eccessive tariffe daziarie. La città ne risente fortemente; le epidemie che seguono alla

generale decadenza (soprattutto quelle del 1576 e del 1630) ne falciarono anche la popolazione.

La rinascita di Milano, e così la ripresa delle condizioni rurali, incontrano non poche difficoltà. Tuttavia, al tempo di Maria Teresa, e, successivamente, di Napoleone, Milano si avvia a ricostruire su salde basi il suo assetto economico. In particolare riprendono vigore le industrie (seta, lana, cotone, macchine tessili, armi, feramenta, carta, vetro, maiolica), che si concentrano a sud, lungo la Vettabbia, e a nord, sul canale della Martesana (dove riesce più facile l'utilizzazione delle acque vive).



PIANTA DI MILANO.

1, Castro romano (sec. II a. C.); 2, città romana imperiale (sec. I-II d. C.); 3, città comunale, entro la cosiddetta cerchia dei navigli (sec. XII); 4, città ducale (sec. XIV-XV), successivamente bastionata dagli Spagnoli (principio del secolo XVI); 5, principali aree industriali; 6, impianti ferroviari; 7, principali aree verdi interne.

(Le lettere che figurano sulla cartina rappresentano: a, Castello Sforzesco; b, Ospedale Policlinico; c, Cimitero Monumentale; d, Fiera Campionaria; e, Mercati; f, Città degli Studi; g, Nuovo Ospedale Maggiore)

In questo periodo, il fatto più saliente per l'aspetto e la struttura della città è rappresentato dalla secolarizzazione dei beni ecclesiastici: vengono confiscati ben 46 chiostri, che rimangono liberi per scopi profani. Alcuni di essi sono adibiti ad abitazione, mentre altri sono distrutti per lasciar posto a nuove costruzioni (come il Teatro alla Scala) o a parchi pubblici.

Ciò nonostante, l'epoca di Maria Teresa e di Napoleone non rappresenta che il principio della nuova espansione di Milano: le ultime notevoli acquisizioni della sua pianta si osservano a cominciare dalla seconda metà del secolo scorso, e continuano pure oggi. In questa fase, l'uomo è entrato in modo fattivo a determinare le linee o direttrici di sviluppo; i piani regolatori del 1884, 1912 e 1932 pongono le basi di una pianta organica esterna alla Circonvallazione, cosicché i nuovi quartieri si presentano con vie intersecantisi a scacchiera. Il loro orientamento ripete in sostanza ora quello dell'antico castro romano, ora quello della sede vescovile, oggi occupata dal complesso del Duomo e della piazza omonima.

Il notevole sviluppo di Milano, la quale conta oggi una superficie pari a circa 70 chilometri quadrati ed una popolazione che si aggira su 1.300.000 abitanti, ha reso necessario il coordinamento della rete ferroviaria e la creazione di un nuovo centro economico — o centro di direzione: questo è posto, in armonia con il piano regolatore del 1948, tra la Stazione centrale e Viale Zara. Nell'attuale organizzazione del piano urbano gli impianti industriali hanno preferito le aree periferiche; quelli pesanti, che abbisognano di grandi superficie, si raggruppano già all'esterno del territorio comunale, nei pressi di Sesto S. Giovanni, cioè nella fascia d'insediamento che si allunga tra Milano e Monza. Nell'interno della città i punti strutturalmente e funzionalmente più importanti sono: il distretto sportivo di S. Siro, la Fiera Campionaria, la Città degli Studi, l'insieme dell'Ospedale Maggiore e degli Istituti Clinici ed il Conservatorio. Esterni alla città sorgono al contrario l'Idroscalo, che serve come quartiere ricreativo, il campo di aviazione e il nuovo Ospedale Maggiore.

Il lavoro del Lechleitner, da cui si è desunta la maggior parte di queste notizie, costituisce un contributo notevole alla geografia urbana di Milano. Tuttavia rappresenta, piuttosto che uno studio completo, una nota preliminare, anche se molto succosa, dei numerosi problemi che l'indagine della metropoli lombarda prospetta allo studioso. In particolare, accanto ad un eccessivo uso delle fonti e notizie storiche, che appesantiscono talora l'esposizione e frazionano, a volte con sensibile nuocimento, il contenuto, manca una ricerca anche superficiale del movimento degli abitanti e la determinazione dei quartieri geografici. A questo proposito, l'Autore indica — è vero — alcuni nuclei importanti dal punto di vista funzionale: ma non fa seguito lo studio dei veri quartieri geografici della città. Alla loro delimitazione sarebbe poi stato utile l'esame dell'aspetto o struttura urbana, come si è tentato, in via preliminare, da parte del Frenzel.

Un ultimo elemento, e di non poco peso secondo il nostro avviso nello studio geografico di una città, è l'indagine sulla regione o campo urbano (4), cioè del territorio sul quale si esercitano, direttamente o indirettamente, le più varie attività economiche della città. Sotto questo riguardo, Milano propone un problema molto interessante: data la sua posizione direttrice come centro commerciale, bancario ed industriale, il suo campo d'azione si presenterà come una grande e complessa regione urbana, nel cui ambito, in sottordine, agiranno le influenze specifiche di molti altri centri satelliti. Il problema è ancora aperto e si fa sempre più appassionante: c'è solo da augurarsi che qualcuno si metta presto al lavoro.

(4) Sulla regione o campo urbano, oltre alle notizie sparse in vari trattati di geografia urbana, vedi soprattutto: DICKINSON (R. E.), *City Region and Regionalism. A geographical contribution to human ecology*. Londra, 1952, pp. 1-4 e 165-171.

SUMMARY. — In Italy urban geography has taken into account till now only middle-size towns and has overlooked the largest ones, such as Rome and Milan. The A. examines the geography of the latter on support of some foreign contributions (Frenzel, Lechleitner), and wishes the geographical investigation of Milan is undertaken in all its features. The note has also a drawing, which shows close together with the phases of topographical development the distribution of some geographical facts, such as the most important green spaces and industries.