



COMUNE DI CORNATE D'ADDA - Provincia di Monza e Brianza

**PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO L.R. n.12/05**

**DP 5-01 - ALL.1**

Documentazione storica

Atlante delle trasformazioni del territorio di Cornate d'Adda

U° k-\`

**Progettista incaricato Arch. G. Matteo Mai** con:

A. Barzaghi, Quadro analitico e Piano dei Servizi

F. Gobato, Quadro pianificatorio e vincolistico

A. Maffioli, Analisi storica e apparati conoscitivi

L. Penatti, Quadro macroubanistico e statistico

M. V. Rota, Disciplina dei nuclei storici

G. Paris, S.I.T.

*(Collaboratori: M. Arosio, S. Soresinetti, S. Tedoldi, M. Tonazzo)*

**Valutazione Ambientale Strategica: Ing. Marco Balestra**

**SINDACO, Fabio Quadri**

**Ass. Urbanistica, Gianpiero Nava**

**UFFICIO DI PIANO**

**Responsabile del procedimento, M. Mandelli**

G. Besana, C. Visconti, M. Mussa,  
M. Carbonara, M. Beretta, E. Della Torre

Il Comune di Cornate d'Adda nell'ambito dei lavori per la redazione del nuovo Piano di Governo del Territorio (e della valorizzazione del proprio territorio) ha promosso una serie di iniziative culturali, tra cui questo mostra documento che ha per oggetto il territorio di Cornate d'Adda all'interno di un inquadramento, storico, regionale.

Caratteristica dell'ambito di Cornate d'Adda è una compresenza di differenti vocazioni; all'economia rurale si sono intrecciate storicamente varie attività: dall'industria all'artigianato al commercio, all'agricoltura. A queste si affianca una straordinaria dotazione di beni ambientali, paesaggistici, culturali e storici: dal Naviglio di Paderno al villaggio operaio di Crespi d'Adda. In questo contesto le attività di redazione del nuovo strumento urbanistico generale hanno avviato una serie di iniziative per promuovere la conoscenza di Cornate d'Adda e del medio corso dell'Adda (tra queste nel mese di marzo 2011 la mostra "Memorie dell'acqua" che, organizzata in due sezioni -una cartografica e una iconografica- illustra la straordinarietà di un paesaggio e di un territorio dalle eccezionali potenzialità, che se opportunamente indirizzate verso una fruizione sostenibile potranno concorrere allo sviluppo delle genti e dell'economia del medio corso dell'Adda).

Nelle indagini per la ricostruzione delle vicende storiche del territorio di Cornate d'Adda (sviluppate per il PGT) particolare rilevanza hanno quindi rivestito le ricerche storiche per la cartografia urbana e territoriale svolte presso i seguenti archivi: l'Archivio di Stato di Milano; la Civica Raccolta Stampe A. Bertarelli, il Politecnico di Milano, il Fondo Amati Castello Sforzesco. I materiali raccolti sono stati sistematizzati e archiviati su supporto digitale, e quindi consegnati all'Amministrazione comunale, che può così contare su un primo consistente nucleo di documentazione storica a disposizione per la gestione del territorio; nonché fornire utile supporto per gli studiosi che vorranno consultarli. Soprattutto questi materiali costituiscono un fondamentale supporto per le attività di gestione delle trasformazioni urbane e/o

dell'ambiente-paesaggio rurale (finanche di gestione delle pratiche edilizie): da questi materiali è infatti possibile dedurre un supporto informativo utile per collocare una qualsiasi proposta progettuale entro un quadro di continuità o discontinuità della costruzione generale della città. Risulta cioè possibile confrontare una nuova proposta di intervento, sia essa di progettazione urbanistica o architettonica, nella stratificazione storica, verificando il reale impatto che il nuovo ha con il processo ininterrotto di trasformazione e conservazione della città e del territorio.

La cartografia raccolta e utilizzata per le ricerche storiche del PGT è di tre tipi: La cartografia urbana. Per la comprensione delle dinamiche di trasformazione urbana si è reso opportuno recuperare e studiare la cartografia catastale: intendendo per questa non solo i catasti storici propriamente detti ma anche quelli recenti del nuovo catasto edilizio urbano. L'utilità della ricostruzione storica delle mappe catastali ha come immediato riflesso la possibilità di intraprendere una corretta definizione delle successive scelte di piano inerenti le politiche di conservazione e valorizzazione dei nuclei di antica formazione. Le mappe originali dei catasti storici di Cornate d'Adda sono conservati presso l'Archivio di Stato di Milano. La cartografia territoriale. La cartografia territoriale recuperata è relativa alle Tavole edite dall'Istituto Geografico Militare italiano (IGM), alla scala 1/25.000, del contesto di Cornate d'Adda, in particolare i quadranti che comprendono il Comune sono denominati: "CAPRINO BERGAMASCO" (per la parte nord del territorio comunale di Cornate) e "TREZZO" (per la parte sud di Cornate). Le carte raccolte sono le IGM alle date: 1889, 1931 (1936 per Caprino B.), 1956 e 1971 (1974 per Caprino Bergamasco). Alle carte IGM si aggiunge la Carta Tecnica Regionale in scala 1/10.000 al 1981 e 1994. La cartografia territoriale storica. Per completare il quadro analitico, e renderlo coerente con le indagini relative al livello sovracomunale sulla stratificazione del territorio, si è provveduto a storicizzare le dinamiche di trasformazione raccogliendo un'utile cartografia territoriale dalla seconda metà del Cinquecento alla fine dell'Ottocento (dalla fine dell'800 ad oggi i riferimenti sono le carte IGM e CTR). Quest'ultima è in parte esposta nel presente documento.

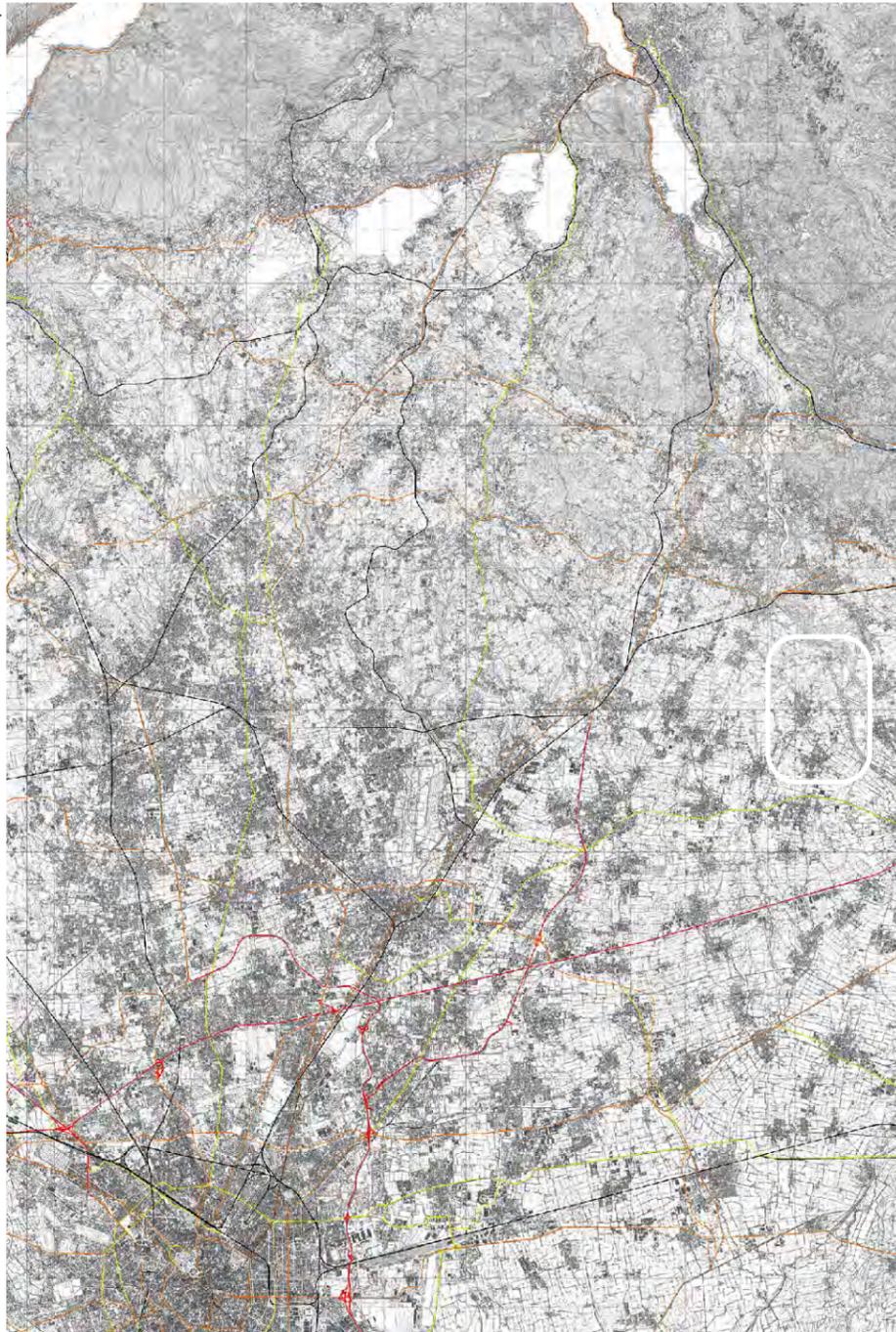
La cartografia selezionata (tra quella possibile) "non riguarda primariamente la sua dimensione oggettiva (che è evidente), bensì il rapporto che la collettività instaura con il suo milieu: quindi anche la sua dimensione soggettiva, individuale e collettiva". La cartografia qui selezionata relativa al

territorio di Cornate d'Adda, del medio corso del fiume, e della Lombardia, copre un arco temporale di oltre seicento anni, e consente di leggere -almeno in parte- le permanenze profonde del contesto, all'interno delle trasformazioni che nel tempo si sono succedute. I criteri di rappresentazione cartografica dell'ambiente-paesaggio sono, nel caso della cultura-civiltà lombarda, una costante, leggibile nella straordinaria, per quantità e qualità, produzione cartografica (si ricordano due archivi pubblici milanesi che offrono la possibilità di sviluppare ricerche di base e/o approfondimenti: l'Archivio di Stato di Milano in particolare per le indagini di carattere microubanistico con l'importante sezione rappresentata dalle mappe catastali; e la Civica Raccolta Stampe A. Bertarelli per gli studi sulla cartografia territoriale, nonché per gli aspetti legati alla raffigurazione paesaggistica con lo straordinario apparato iconografico delle vedute). Il territorio raffigurato in queste mappe illustra la tessitura della geografia naturale dei corsi d'acqua, delle montagne e delle aree boschive, unitamente alla geografia antropica delle città (che a volte si esprime con simboli astratti, a volte con piccoli nuclei di edifici schematizzati in alzato o con tentativi di miniaturizzazione delle planimetrie delle grandi città). Le carte che descrivono i dintorni dell'Adda vanno dal Cinquecento al Settecento, mentre quelle che illustrano la Lombardia (più piccole) vanno dal XIV secolo al contemporaneo.

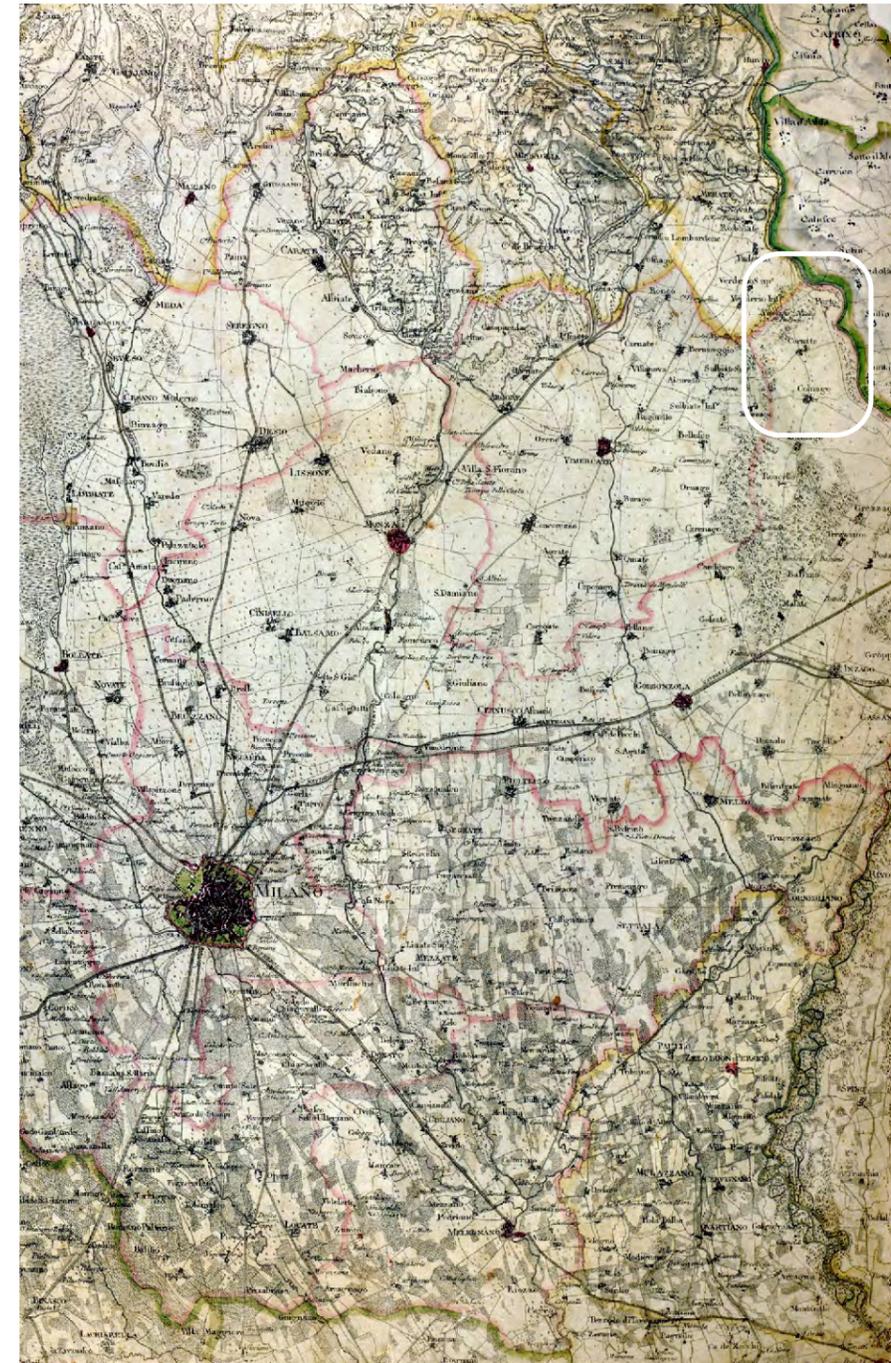
**Territorio, paesaggio, città ci appaiono come "una gigantesca banca dati nella quale convive la storia espressa dai suoi stessi monumenti/documenti, quella letteraria e quella mitica, insieme a tutto il pensiero di tutti gli abitanti che si sono avvicendati nel corso dei secoli"**

Virgilio Vercelloni

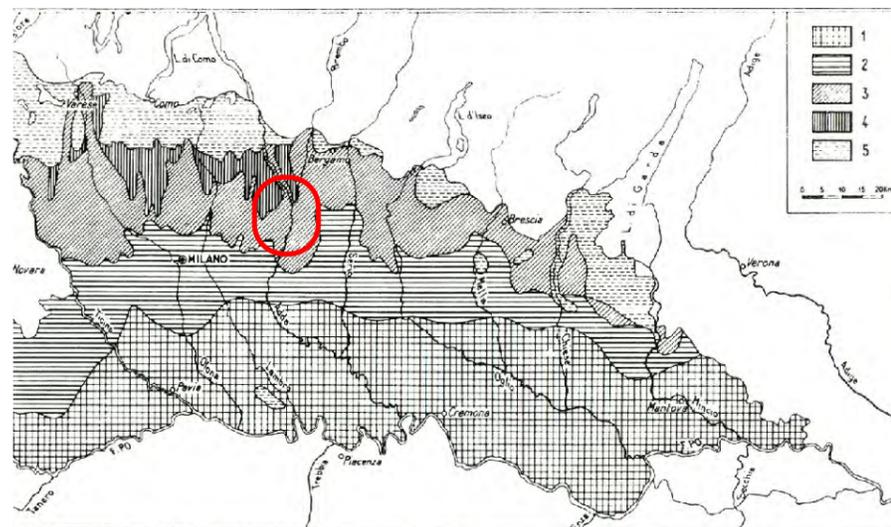
**ATLANTE  
STORICO-GEOGRAFICO  
Introduzione**



Inquadramento territoriale dell'ambito compreso tra Milano e Cornate d'Adda



"Carta topografica del Milanese e Mantovano", Astronomi di Brera, 1807, scala 1:86.400, incisione disegnata e acquarellata, Milano, Archivio di Stato



Cartina morfologica della pianura e della collina lombarda

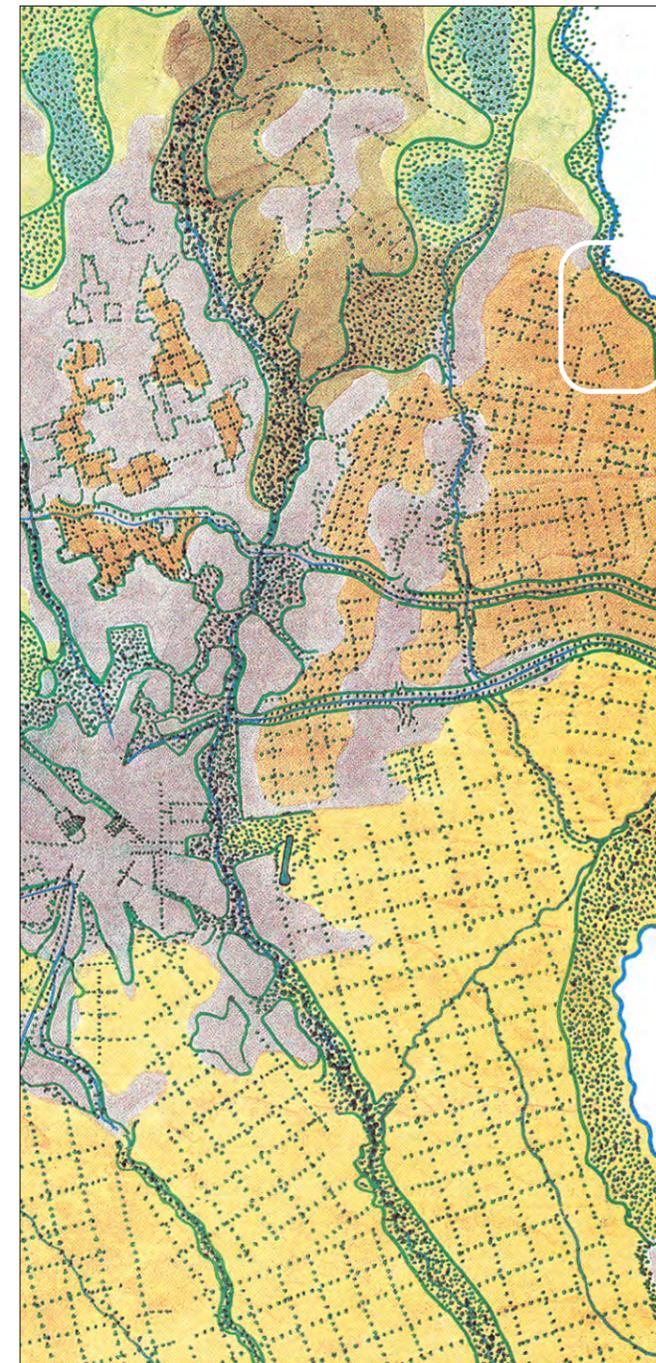
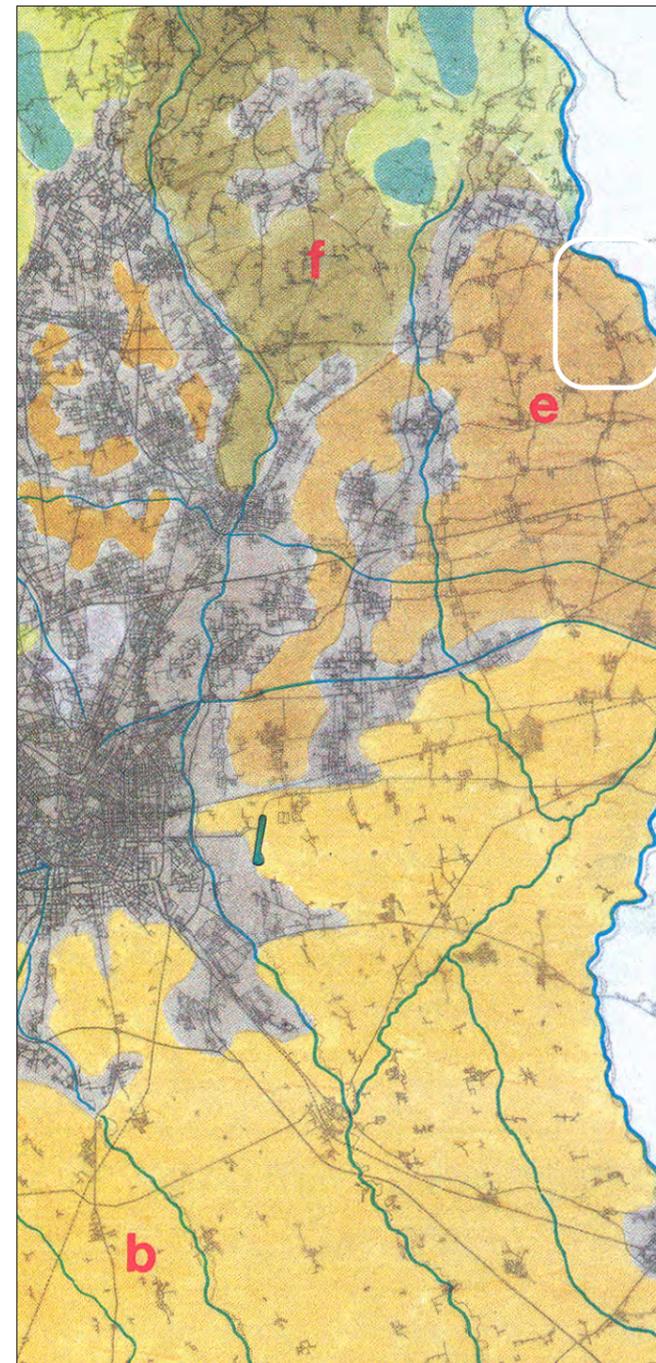
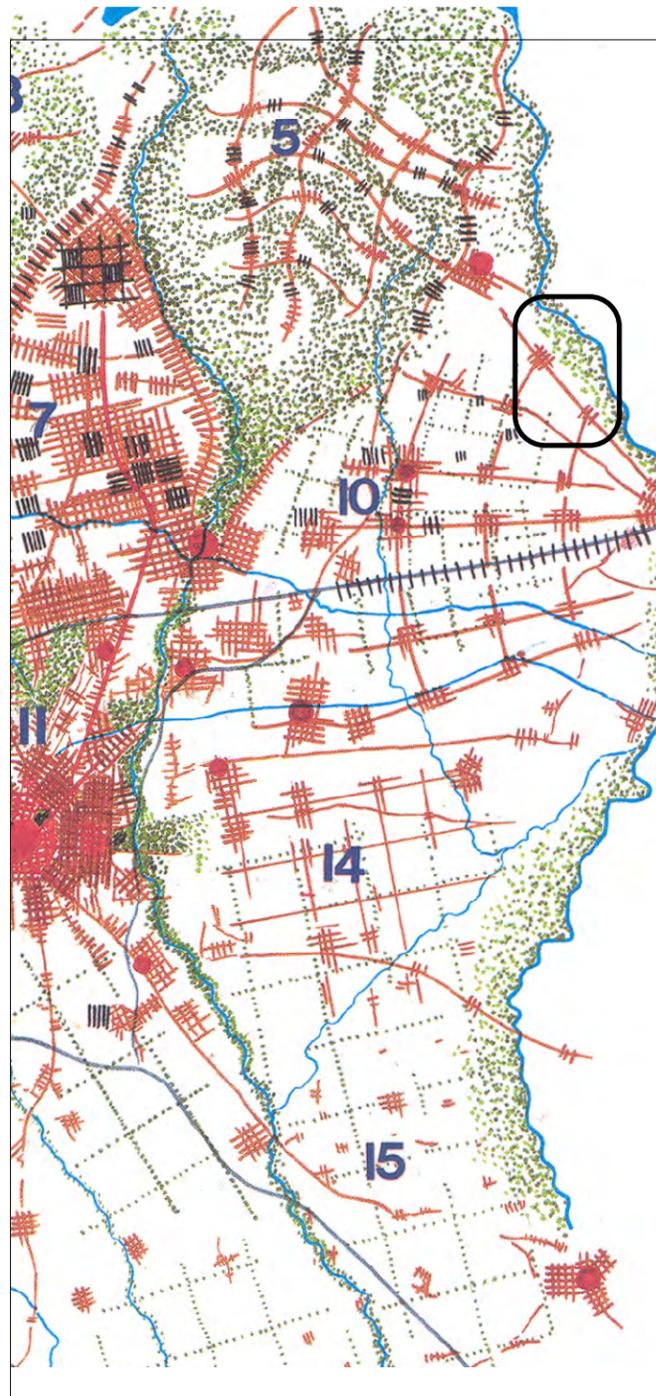
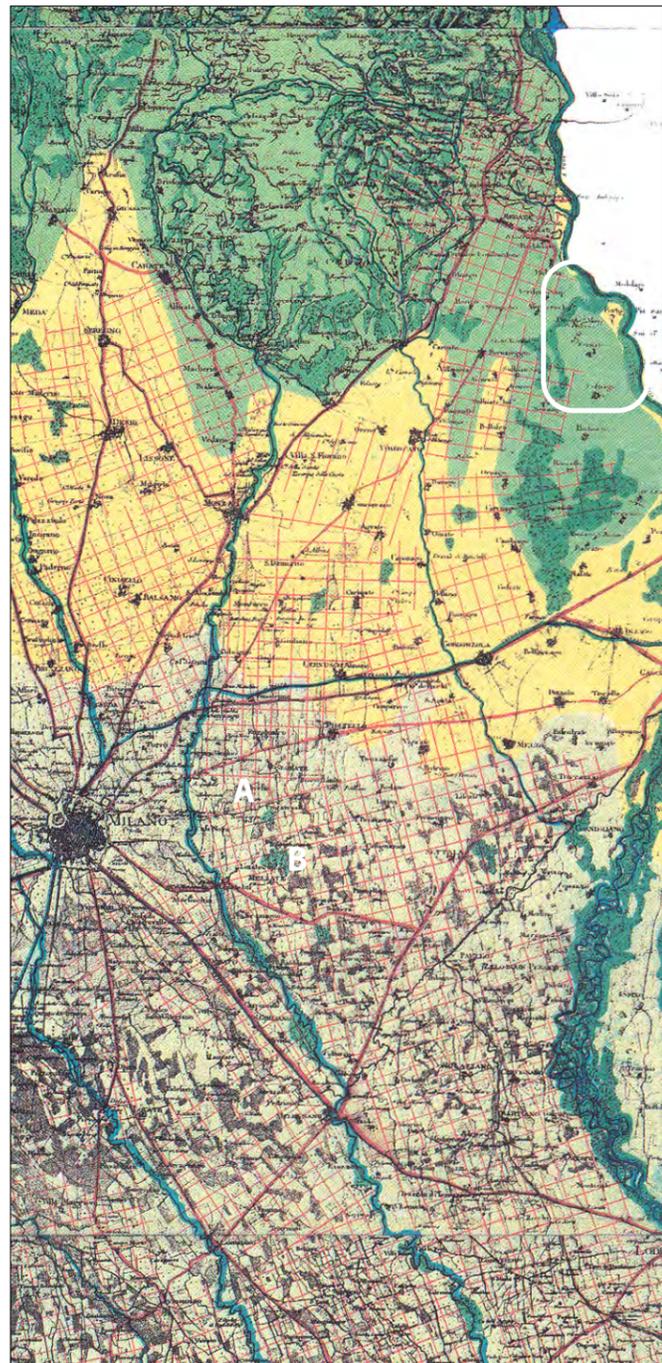
- 1 - bassa pianura irrigua argillosa
- 2 - zona dei fontanili
- 3 - alta pianura asciutta
- 4 - terreni del diluvium antico e medio più o meno ferrettizzati
- 5 - terreno morenico

In questa carta rieditata ai primi del XIX secolo (l'originale risale alla fine del '700), la rappresentazione del territorio è simile alle successive carte dell'Istituto Geografico Militare (e alle contemporanee CTR). Contestualmente all'assetto insediativo descritto nella sua gerarchia è rappresentata la rete stradale, e l'organizzazione dell'ambiente-paesaggio urbano-rurale. Nel 1807 la Milano capitale del Regno Italico conterà 141.000 abitanti. La provincia di Milano che nel Settecento contava 346.955 abitanti, nell'Ottocento sale a 431.406, aumentando la sua popolazione di circa 85.000 abitanti in 70 anni, con un incremento pari al 20%. È un dato che indica come l'andamento demografico nei primi decenni dell'Ottocento sia rallentato rispetto al Settecento. Mentre in Lombardia la popolazione non si

concentrava nelle grandi città, in Europa si andava invece manifestando con evidenza l'inurbamento, condizione necessaria allo sviluppo delle attività manifatturiere. In Europa il fenomeno dell'industrializzazione fa raggiungere la popolazione valori significativi, che vede prima della guerra Londra con 7.300.000 abitanti, Parigi 4 milioni, Berlino 3.400.000, Vienna 2.200.000 abitanti.

## CONTESTO GEOGRAFICO

### Delimitazione territoriale



## Inquadramento descrittivo e interpretativo

Le elaborazioni sono tratte da:  
 Urbanistica Quaderni n° 2/1995  
 IReR  
*Bonifica, riconversione e valorizzazione ambientale del bacino dei fiumi Lambro, Seveso e Olona. Linee orientative per un progetto integrato*

Gli elementi di lunga durata: il tipo territoriale

I sistemi territoriali

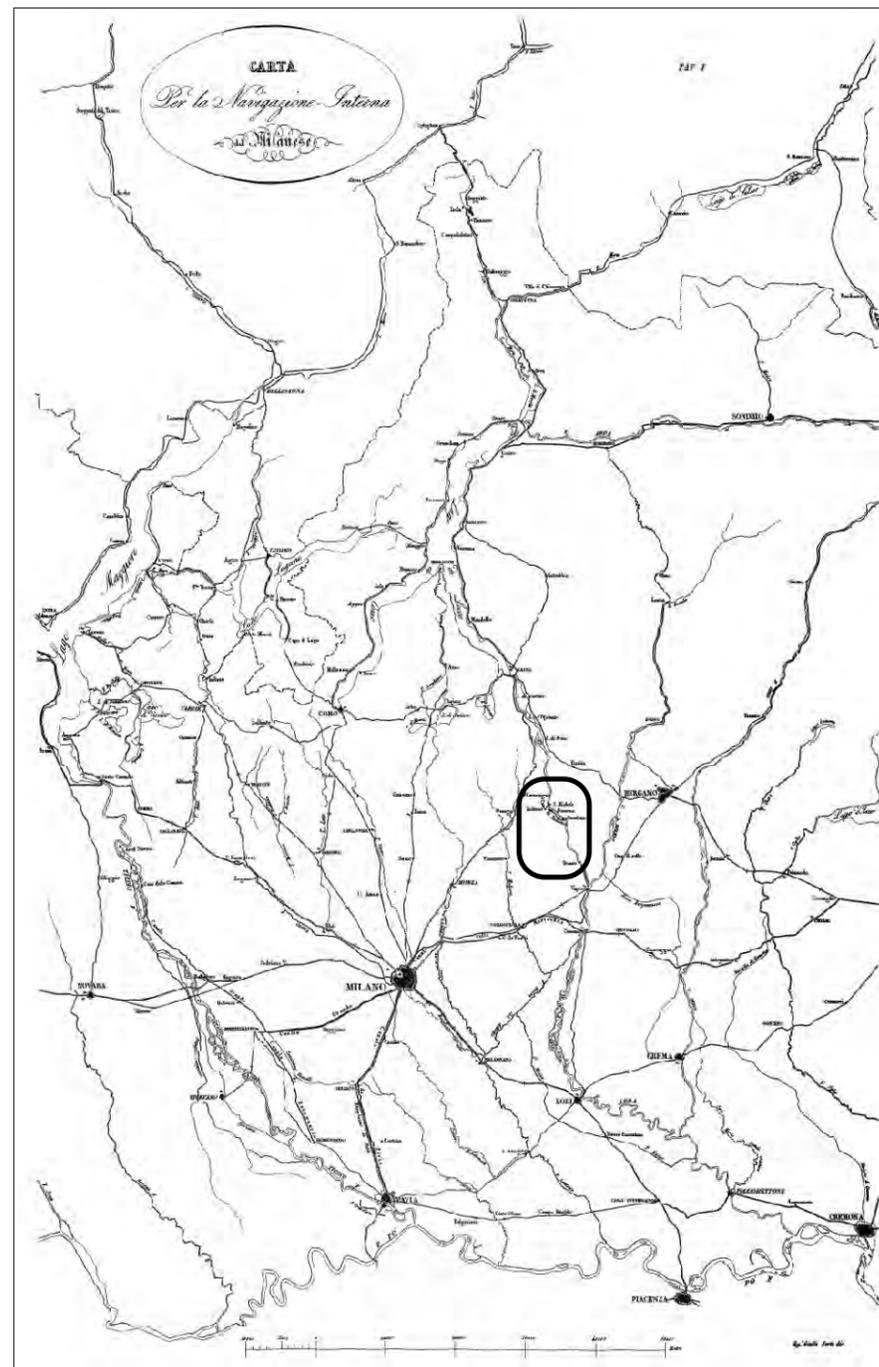
I sistemi ambientali

I sistemi ambientali di progetto

"L'insieme delle tavole qui presentate, va inteso come un primo tentativo di costruzione di una rappresentazione grafica dell'area. Queste rappresentazioni non vanno quindi intese come semplici tavole di rilievo, essendo cariche di elementi interpretativi, nè come tradizionali tavole urbanistiche suscettibili di immediata traduzione normativa, proponendosi piuttosto di delineare uno scenario di riferimento per azioni e norme specifiche che potranno nascere solo attraverso adeguati approfondimenti conoscitivo-progettuali e dialoghi interattivi. Più precisamente sottolineano il processo di costruzione del territorio... dal Settecento assunta come soglia dello stato di equilibrio del territorio... e mettono inoltre in evidenza le forme ambientali e insediative specifiche". (IReR)



"Il corso della Martesana e dell'adda", XVI sec., Milano, Civica Raccolta Bertarelli



Carta della navigazione interna del milanese, in "Tavole descrittive di varie opere edilizie e idrauliche del Naviglio di Pavia", ing. G. Bruschetti (disegno ing. O. Sarti), 1821

## Sistema delle acque

Il corso dell'Adda tra Cornate e Paderno



fotografia: Stefano Topontoli

**IL SISTEMA DEI NAVIGLI LOMBARDI**  
La parola naviglio o navili definisce nel linguaggio italiano settentrionale, milanese in particolare, il canale o fosso navigabile, e fu per un certo tempo, per analogia, utilizzata anche per definire i canali irrigatori. Naviglio significava imbarcazione o moltitudine di navi dello stesso tipo già nella lingua italiana del XIII secolo. Per estensione concettuale deriva dal latino medievale *navigiu(m)*.  
Con orgoglio esplicito Francesco Cherubini nel suo ottocentesco Vocabolario Milanese-Italiano scriveva, in relazione al Naviglio Grande: Primo esempio di siffatti canali in Europa tentato dalla Repubblica Milanese fra gli anni 1177 e 1179, fu ridotto onninamente navigabile nel ramo di Castelletto correndo l'anno 1270, con quattro secoli di anticipo sulle prime sperimentazioni europee. Ma la costruzione artificiale di corsi d'acqua per la navigazione è tradizione assai più antica: la Vettabbia, dalla sua stessa etimologia, *vectabilis*, navigabile, collegava anticamente Milano con il Lambro e perciò con

il Po; primo dei navigli milanesi, fu realizzata probabilmente in periodo romano. La storia dei canali milanesi è parte della più vasta storia della gestione idraulica del territorio circostante. È certo e documentato che la valle del Po era l'entroterra di antichissimi e fiorenti commerci: la sua navigazione, già praticata dagli Etruschi, ha una grande espansione in età romana, quando si consolida la rete dei porti fluviali. La costruzione del Naviglio Grande fu un'opera infrastrutturale gigantesca dell'età comunale, e non fu l'unica. I suoi cinquanta chilometri di percorso furono costruiti dal 1177 al 1272. Il Ticinello, poi integrato con lo stesso Naviglio Grande, fu iniziato nel 1157, con funzioni originariamente militari, per definire i confini di due territori ostili: Milano e Pavia. Il Naviglio di Pavia fu iniziato nel 1359 e presto utilizzato, ma la completa navigabilità del suo intero corso di trentatré chilometri fu possibile solo nel 1819. Il Naviglio della Martesana fu costruito nei suoi trentotto chilometri tra il 1457 e il 1500; mentre il Naviglio di Bereguardo

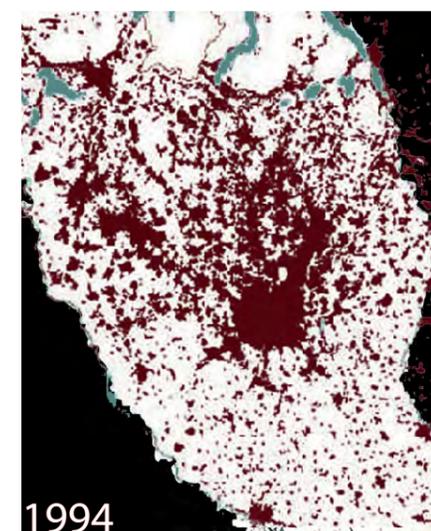
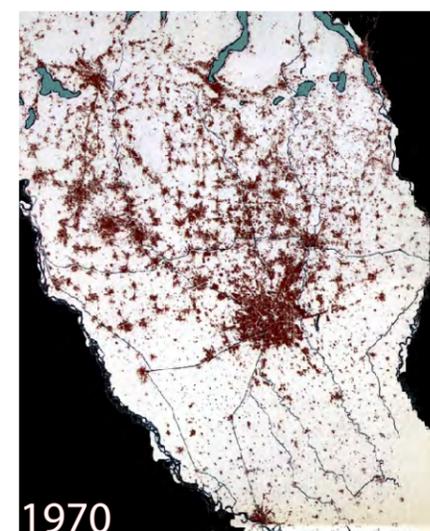
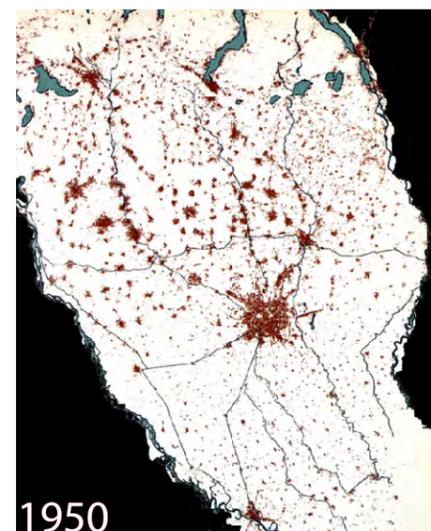
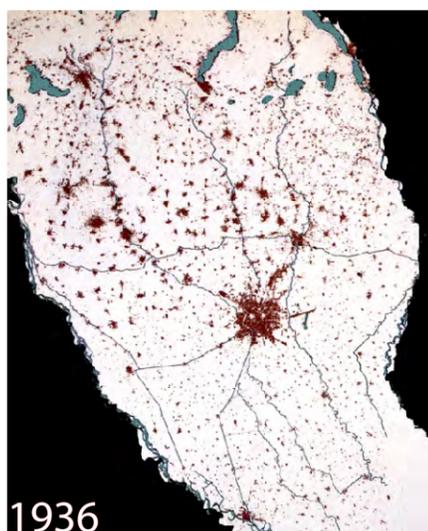
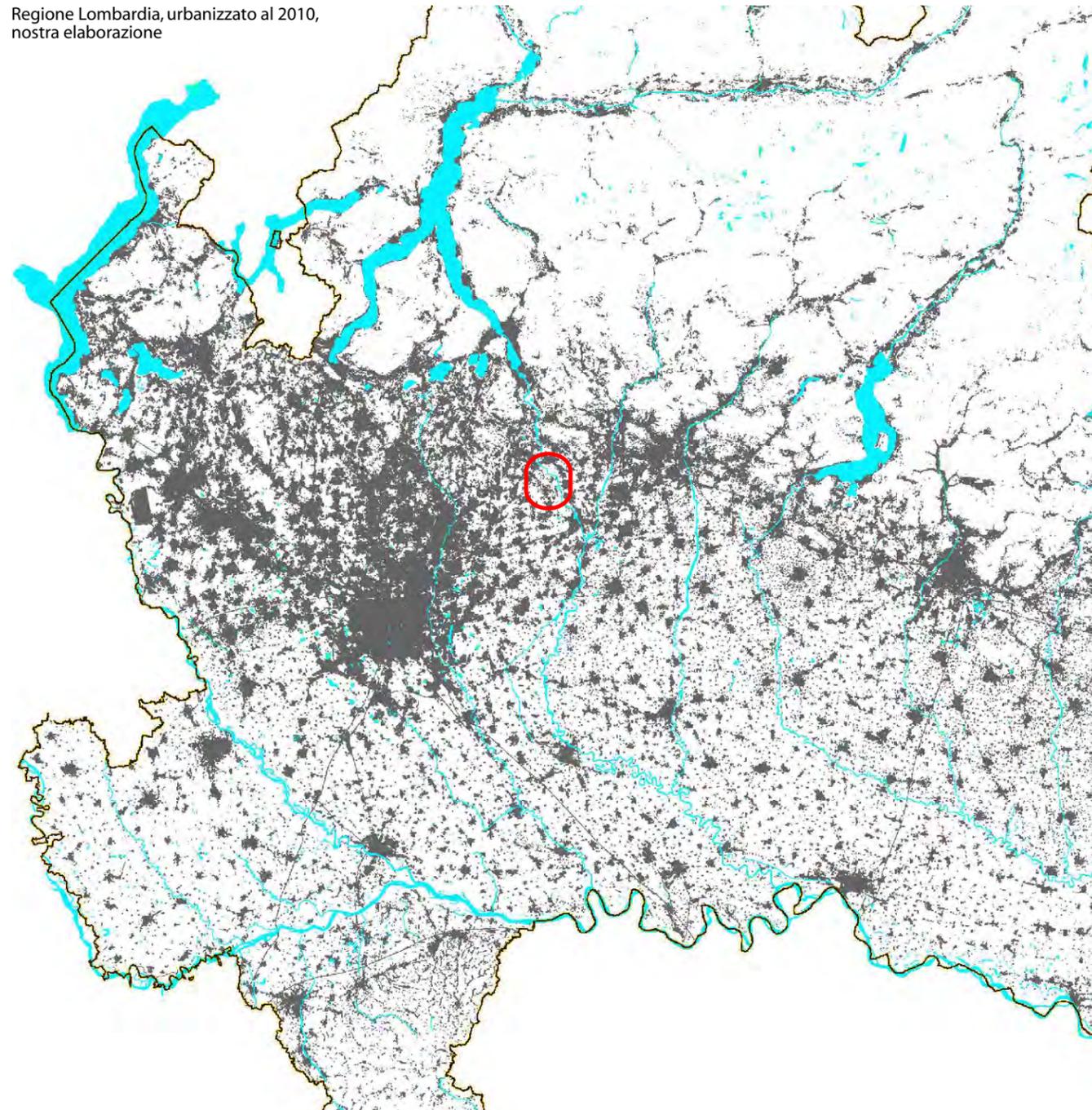
di diciotto chilometri venne realizzato tra il 1460 e il 1470. L'ultimo grande naviglio milanese, il Naviglio di Paderno, inferiore ai due chilometri, fu costruito tra il 1518 e il 1777. Milano si costruisce così un sistema di collegamenti con il Ticino e l'Adda, e quindi con il Po e il mare. Si tratta di una strategia geopolitica che si afferma nel XII secolo quando la città, in seguito alla battaglia di Legnano del 1177, promuove e conclude a Ferrara un accordo con Bologna, Modena, Mantova, Venezia, Ravenna e la stessa Ferrara per la libera navigazione del Po, rifacendosi al diritto romano che tale libertà di navigazione garantiva. Questo grande progetto medievale si basava sull'interdipendenza tra la funzione prioritaria dei canali artificiali - la navigabilità - e le altre utilità, quali l'alimentazione del complesso sistema irrigatorio della Bassa e il ruolo difensivo: è esemplare il caso della Muzza, uno dei più antichi canali del Milanese (costruito tra l'XI e il XII secolo), che in parte adempie a tutte queste funzioni. La storia della

navigazione nel milanese, così complessa da promuovere l'invenzione e la sperimentazione di sempre più innovative chiuse (per le quali si cimentò anche Leonardo), è strettamente connessa alla storia urbana, tanto che il grande progetto religioso e politico della costruzione del Duomo non sarebbe stato praticabile senza questa possibilità di trasporto dei blocchi di marmo. Nel 1497, al tempo di Ludovico il Moro, il sistema del fossato interno alla città era completato da tutte le chiuse necessarie alla più agevole navigazione (in precedenza, per esempio nel Laghetto di Santo Stefano, le chiuse erano posticce: si costruivano e si ridemolivano secondo le esigenze della navigazione). Nello stesso anno, con l'apertura del Naviglio della Martesana, la navigazione poteva essere praticata con continuità dal Ticino all'Adda. Questa straordinaria rete di canali e di fiumi navigabili era servita e servirà nel tempo alle utilità del commercio, anzitutto, ma anche dell'agricoltura, che ha nella collocazione sui mercati dei suoi prodotti

trasformati un fine strategico. Servirà però anche alla mobilità e al divertimento delle classi dirigenti, dal tempo delle signorie (sono documentati i racconti dei viaggi in lussuose imbarcazioni della corte sforzesca verso i parchi a sud della città, a Pavia) al Settecento, quando lungo le sponde del Naviglio Grande e del Naviglio della Martesana si costruiscono circa un centinaio di ville, luogo di attivo controllo dell'azienda agricola e anche di consumo della sempre più diffusa pratica della villeggiatura. Fu il governo di Maria Teresa che riprese il progetto di collegare Milano al Lago di Como e conseguentemente mettere quest'ultimo in comunicazione con il Lago Maggiore, attraverso la realizzazione del Naviglio di Paderno, attuato nel 1777 in sostituzione del tratto non navigabile del corso dell'Adda. Nei primi anni dell'Ottocento, inoltre, fu reso effettivamente navigabile anche il Naviglio di Pavia (Da: V. Vercelloni, "Atlante storico di Milano città di Lombardia", MM spa, Arti Grafiche Lucini, Milano, 1987).



Regione Lombardia, urbanizzato al 2010, nostra elaborazione



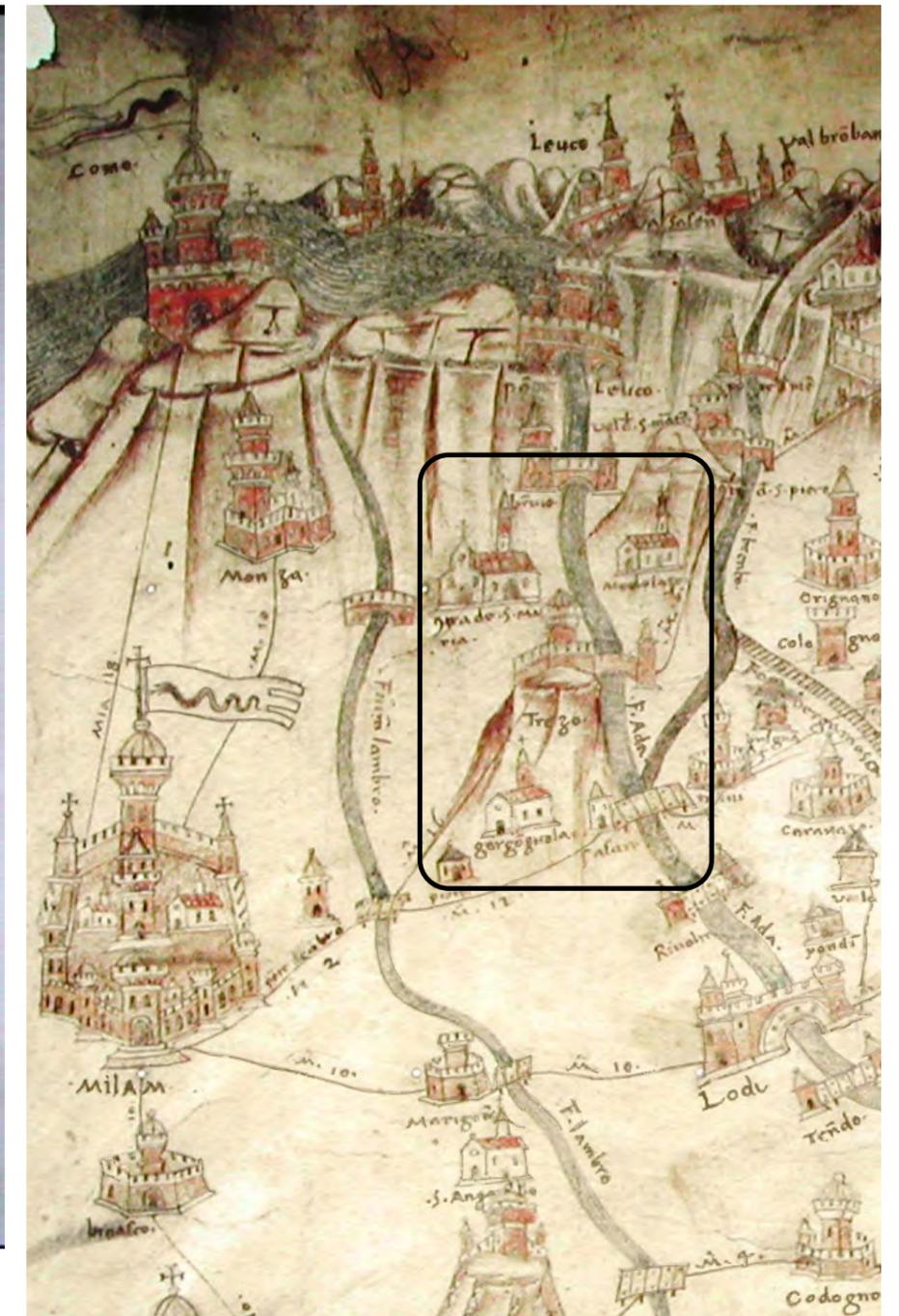
"Questo minuzioso lavoro [a cura di L. Vermi] di rilevazione e trascrizione di dati relativi all'occupazione del suolo in serie storica, è la fonte più eloquente sulla trasformazione della geografia degli insediamenti umani in Lombardia dal 1936 al 1970 (qui nei territori tra il Ticino e l'Adda). La forma di rappresentazione senza il supporto cartografico tradizionale, permette di valutare esattamente il fenomeno di questa specifica crescita. Risulta evidente la dicotomia tra il Milanese del sud (dell'agricoltura idraulica, e della grande azienda agricolo-zootecnica) e del nord (dell'agricoltura a pioggia, e delle integrative-poi prioritarie-presenze manifatturiere e commerciali, V.Vercelloni, 1988)". L'aggiornamento relativo al 2010 consente il confronto tra il 1807 e oggi: appare evidente lo sviluppo dell'urbanizzato nell'ambiti del nord-milanese e della fascia pedemontana.

## CONTESTO GEOGRAFICO

### Elementi storici di rilievo



CARTA MILITARE DELLA LOMBARDIA, 1450. Carta manoscritta. Parigi, Biblioteca Nazionale.



LA CARTA MILITARE DEL 1452  
 Nella carta geografico/militare della seconda metà del XV secolo (conservata presso la "Biblioteca Nazionale", di Parigi) è rappresentato parte del territorio ad est della città di Milano.  
 Realizzata attendibilmente per uso militare a servizio della politica di espansione territoriale della Repubblica di Venezia, rappresenta minuziosamente il sistema idrografico, delle città (evidenziato nella sua gerarchia urbana: città capoluogo, città minori, borghi murati, attraversamenti dei principali fiumi come quelli sull'Adda, confermati nell'attuale rete della mobilità urbano-regionale), e le distanze che le separano lungo la linea diretta ideale che le collegava (sostanzialmente la stessa direttrice assicurata dall'odierna viabilità).  
 La "fotografia" della metà del Quattrocento, testimonia di un assetto consolidato, che

peraltro già prima della colonizzazione romana presentava una organizzazione articolata su più centri abitati. La carta risulta non dissimile, concettualmente, dalle odierne cartografie: mostra infatti contemporaneamente l'organizzazione dell'ambiente-paesaggio urbano-rurale -quindi la trama degli insediamenti umani- e le reti che innervano gli insediamenti urbani, dall'idrografia ai percorsi; nonché l'incidenza anche simbolica dell'ambiente fisico.

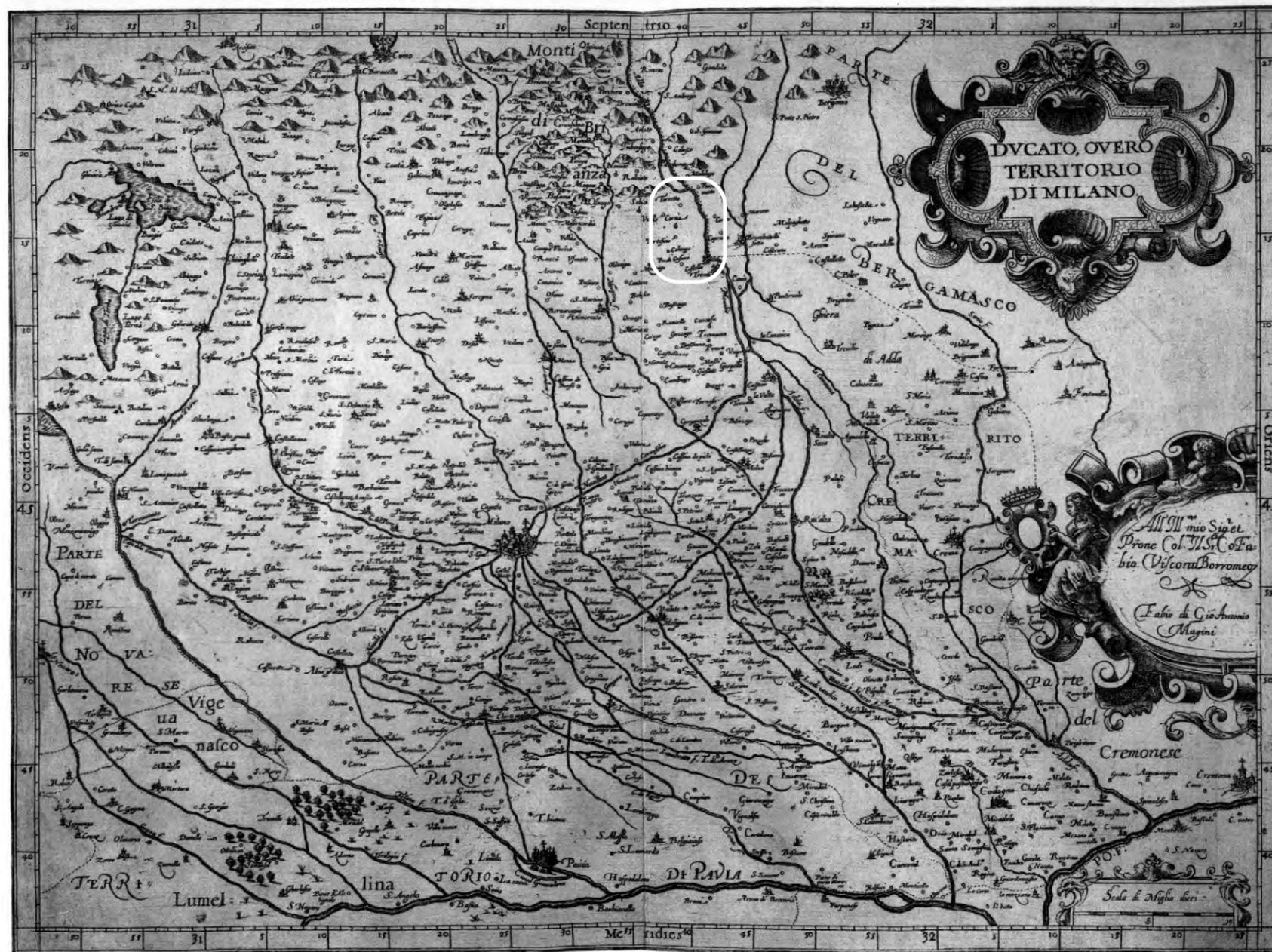
## CONTESTO STORICO-GEOGRAFICO Mappe territoriali



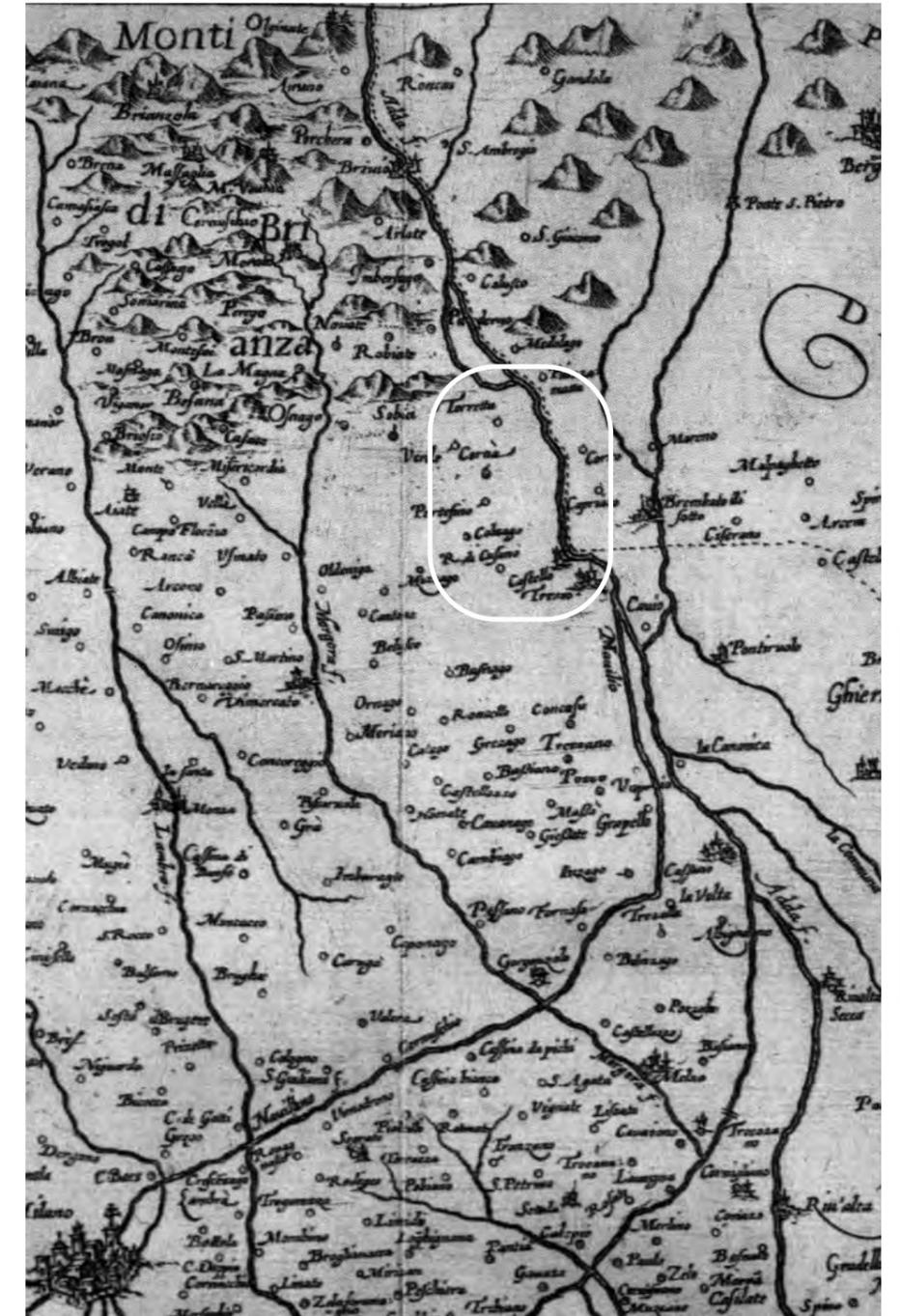
DUCATUS MEDIOLANENSIS, 1570. Incisione. Milano, Civica Raccolta Stampe A. Bertarelli.



CONTESTO  
STORICO-GEOGRAFICO  
Mappe territoriali



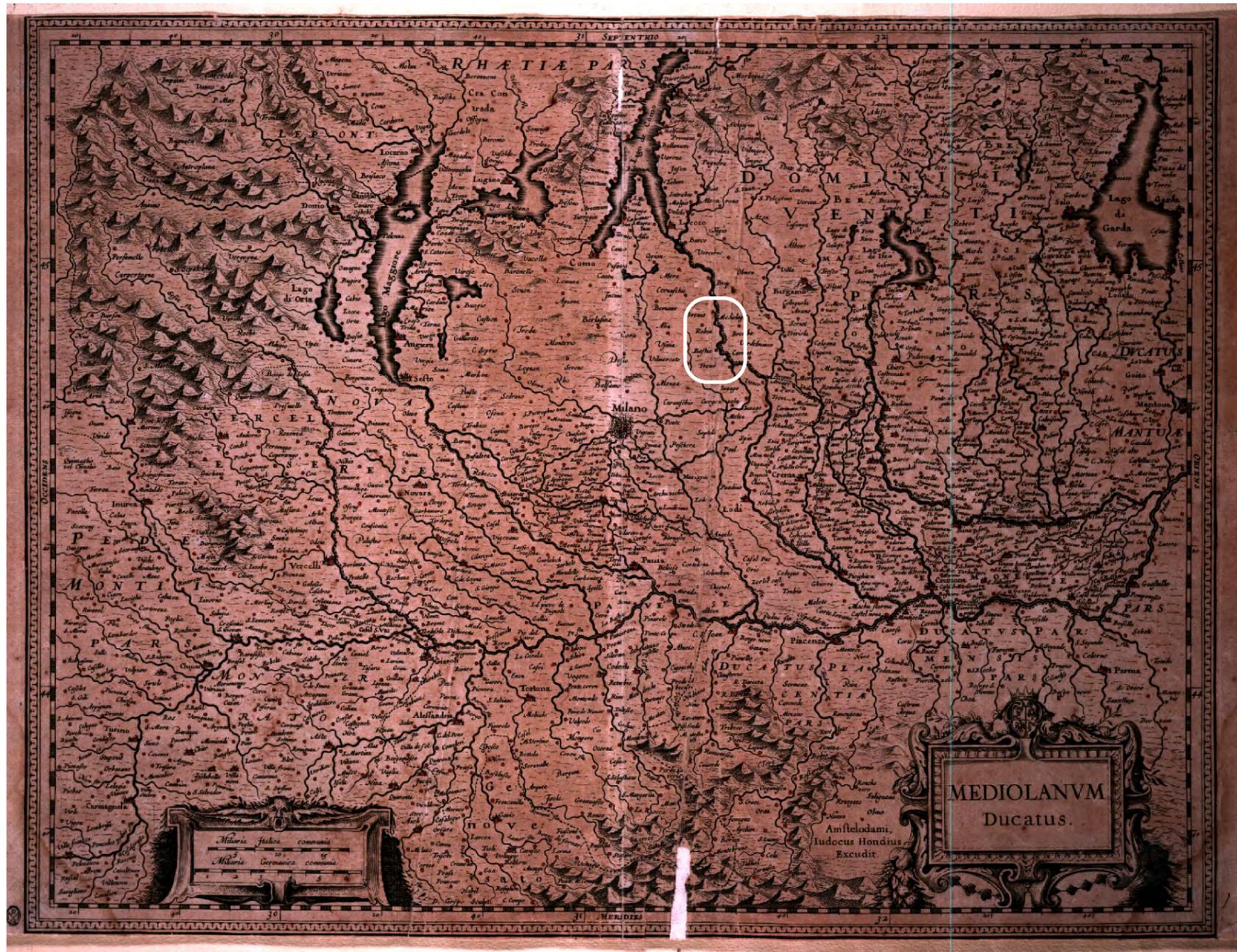
DUCATO OVERO TERRITORIO DI MILANO, 1620.  
Incisione. Milano, Civica Raccolta Stampe A.  
Bertarelli.



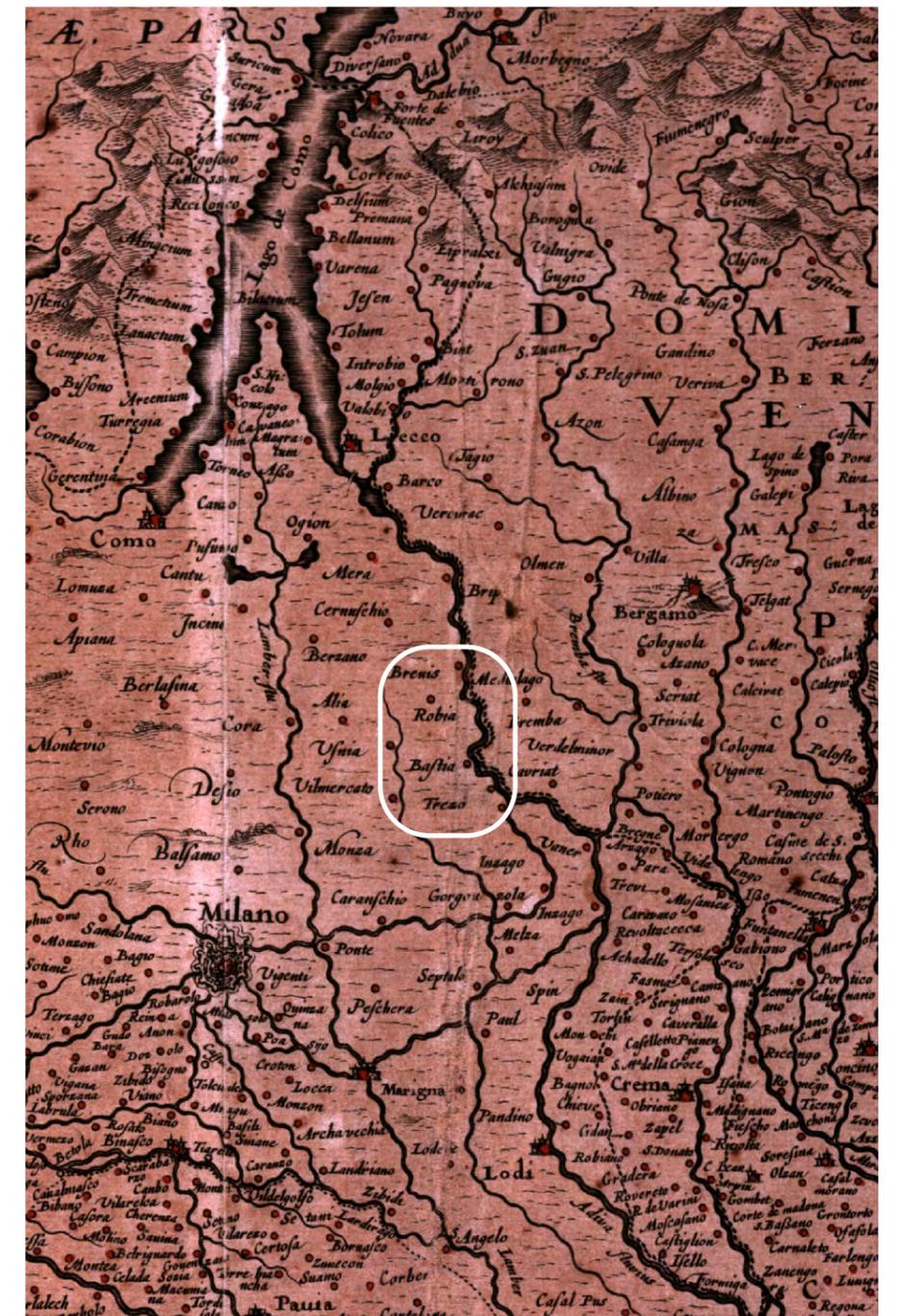
LA CARTA DEL 1620 DUCATO OVERO .....  
Dopo i rari incunabili delle riedizioni della  
Cosmographia tolemaica, i più importanti  
atlanti stampati nel XVI secolo sono una  
decina, numero che raddoppia nel secolo  
successivo. [...] La tavola della Lombardia,  
definita Ducato, ovvero territorio di Milano,  
contenuta nell'atlante L'Italia edito nel 1620 a  
Bologna da Fabio Magini, rappresenta una  
regione lombarda fortemente milanocentrica,  
impernata sulla città capitale del Ducato.  
L'influenza dell'aspetto politico non limita  
però la precisione del racconto geografico.  
Il territorio è raffigurato con la tessitura della  
geografia naturale dei corsi d'acqua, delle  
montagne e delle aree boschive, mentre la  
geografia antropica delle città si esprime col  
simbolo astratto del cerchio, anziché, come nel  
passato, con piccoli nuclei di edifici  
schematizzati in alzata o con tentativi di  
miniaturizzazione delle planimetrie delle

grandi città. Sono ancora escluse dalla  
rappresentazione le strade, in pessimo stato in  
tutta Europa, non necessarie ai movimenti  
militari.  
La tavola è incorniciata da una griglia  
graduata per le latitudini e le longitudini, che  
con l'uso di scale metriche (tutte indicazioni  
assenti nelle tavole precedenti) permettono  
un nuovo uso della cartografia (cfr. V.  
Vercelloni, Atlante storico di Milano città di  
Lombardia, 1987).

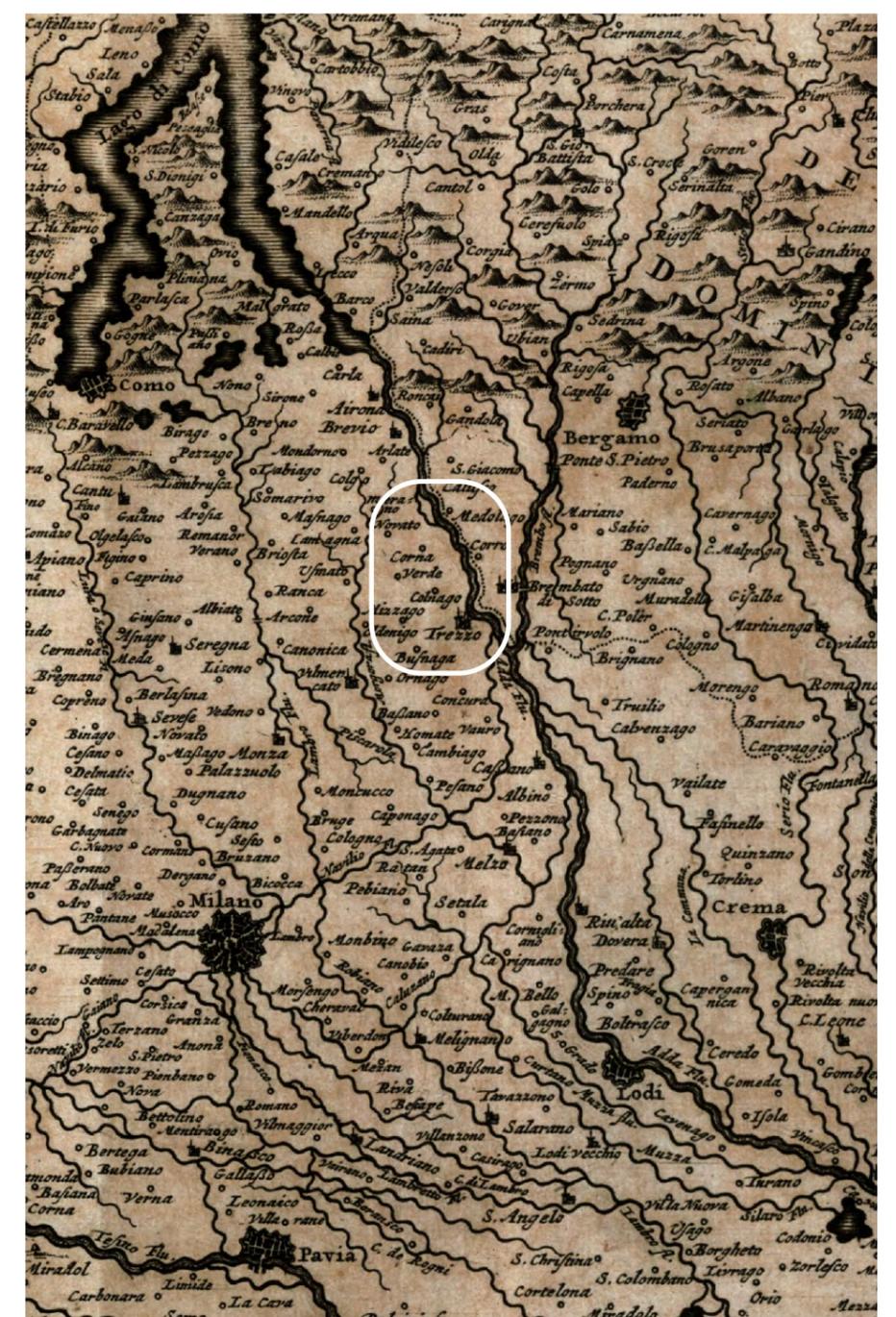
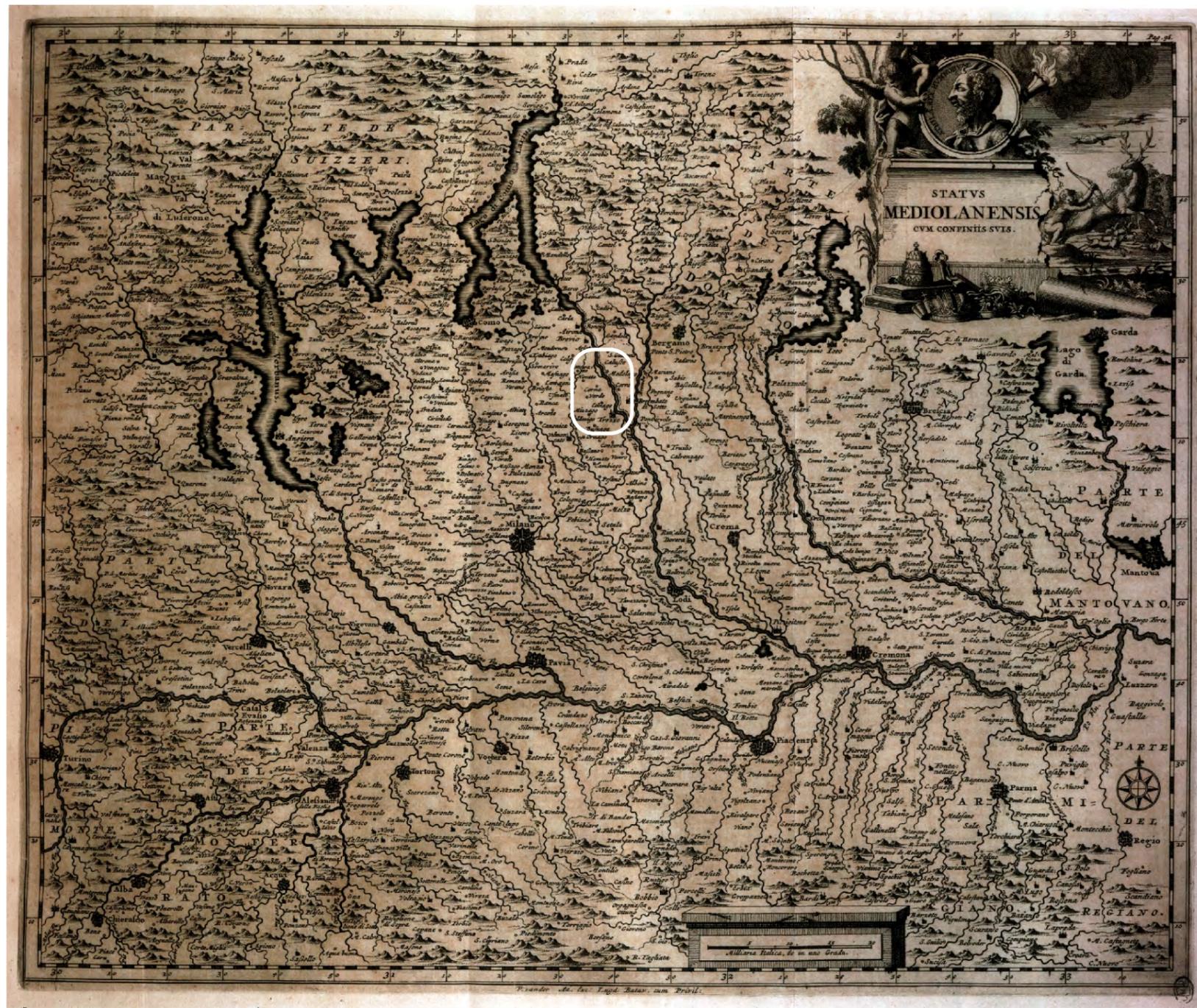
## CONTESTO STORICO-GEOGRAFICO Mappe territoriali



MEDIOLANUM DUCATUS, 1630. Incisione. Milano, Civica Raccolta Stampe A. Bertarelli.



CONTESTO  
STORICO-GEOGRAFICO  
Mappe territoriali



STATUS MEDIOLANENSIS CUM CONFINIIS SVIS, 1704. Incisione. Milano, Civica Raccolta Stampe A. Bertarelli.

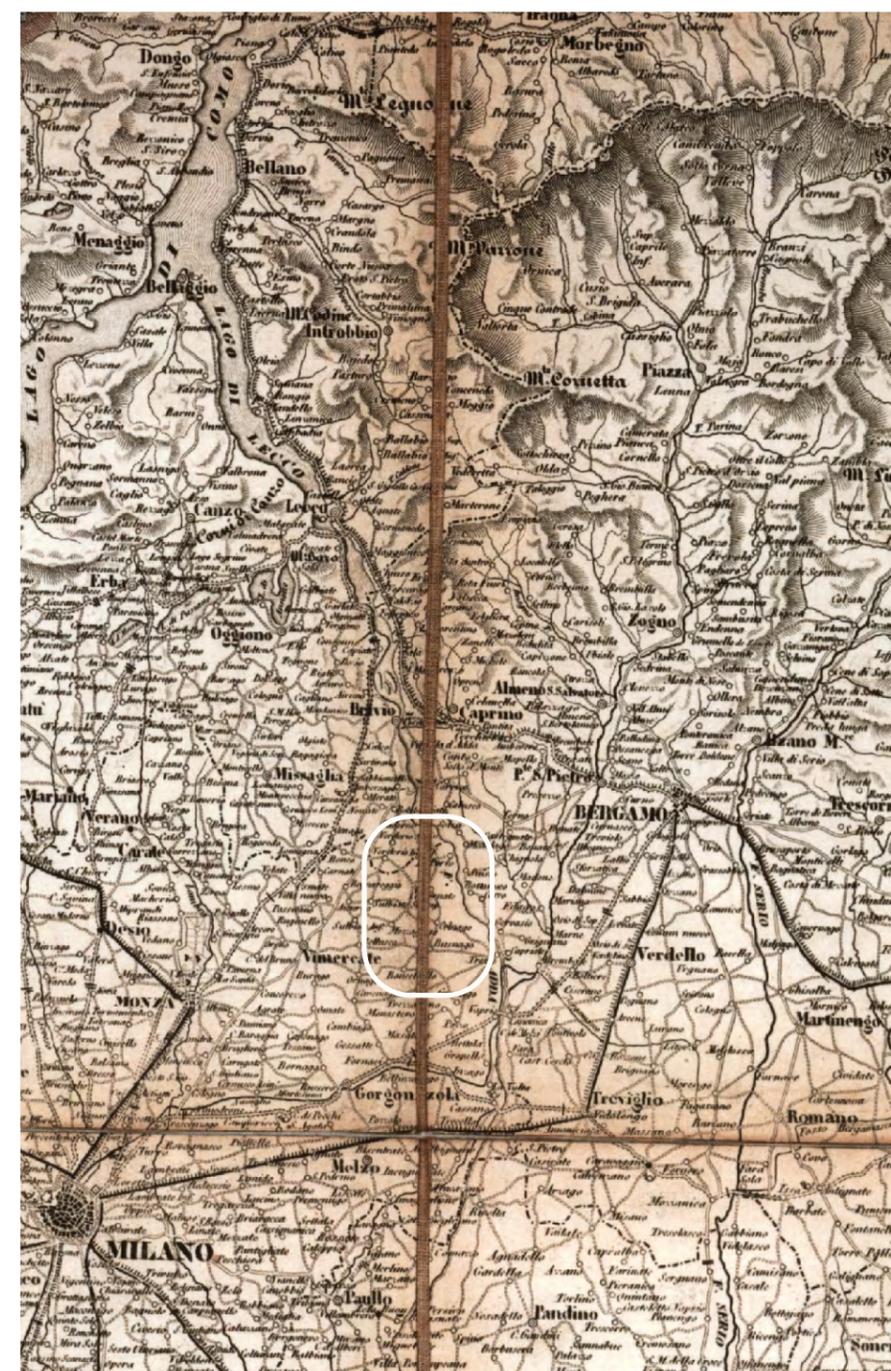
UNA CARTA DEL 1704  
 Nel Settecento la Lombardia austriaca corrispondeva all'incirca alle attuali province di Milano, Varese, Como, Cremona (senza Crema), Mantova e parte di Pavia; dopo la pace di Aquisgrana del 1748 viene privata dei territori ad ovest del Ticino passati al Regno di Sardegna.  
 L'azione di riforma nata da necessità di carattere finanziario oltretutto dalla parziale accettazione delle dottrine illuministiche consentirà alla Lombardia un aumento della ricchezza, una specializzazione nelle attività manifatturiere e un incremento demografico. Incremento demografico che nel XVIII secolo interessa tutta l'Europa portando gli abitanti del continente dai 120 milioni del 1700 ai 180 del 1800; nello stesso periodo in Italia la popolazione passa da 15 a 19 milioni di abitanti.  
 Le stime della Milano danno per i primi anni

del Settecento una popolazione di 124.000 abitanti, 135.000 nel 1760, che scenderanno a 128.000 nel 1772 (141.000 nel 1806). Contemporaneamente in Lombardia (nell'immagine descritta nell'assetto insediativo al 2004) si assiste al riequilibrio del rapporto città/territorio: che si manifesta a favore delle piccole città e delle campagne, soprattutto in relazione alle innovazioni apportate all'agricoltura che acquista dimensioni preindustriali.  
 La popolazione lombarda in cento anni raddoppia: da poco più di un milione dei primi del Settecento ai 2.150.000 del 1789. Bergamo passa da 30.000 a 32.000 abitanti, Cremona da 10.000 a 23.568, mentre Mantova da 27.000 a 25.000, e Pavia da 25.000 a 24.000, si mantengono costanti (cfr. V. Vercelloni, Atlante storico di Milano città di Lombardia, 1987).

## CONTESTO STORICO-GEOGRAFICO Mappe territoriali



CARTA GEOGRAFICA E POSTALE DELLE PROVINCE LOMBARDE, 1862. Incisione. Milano, Civica Raccolta Stampe A. Bertarelli.



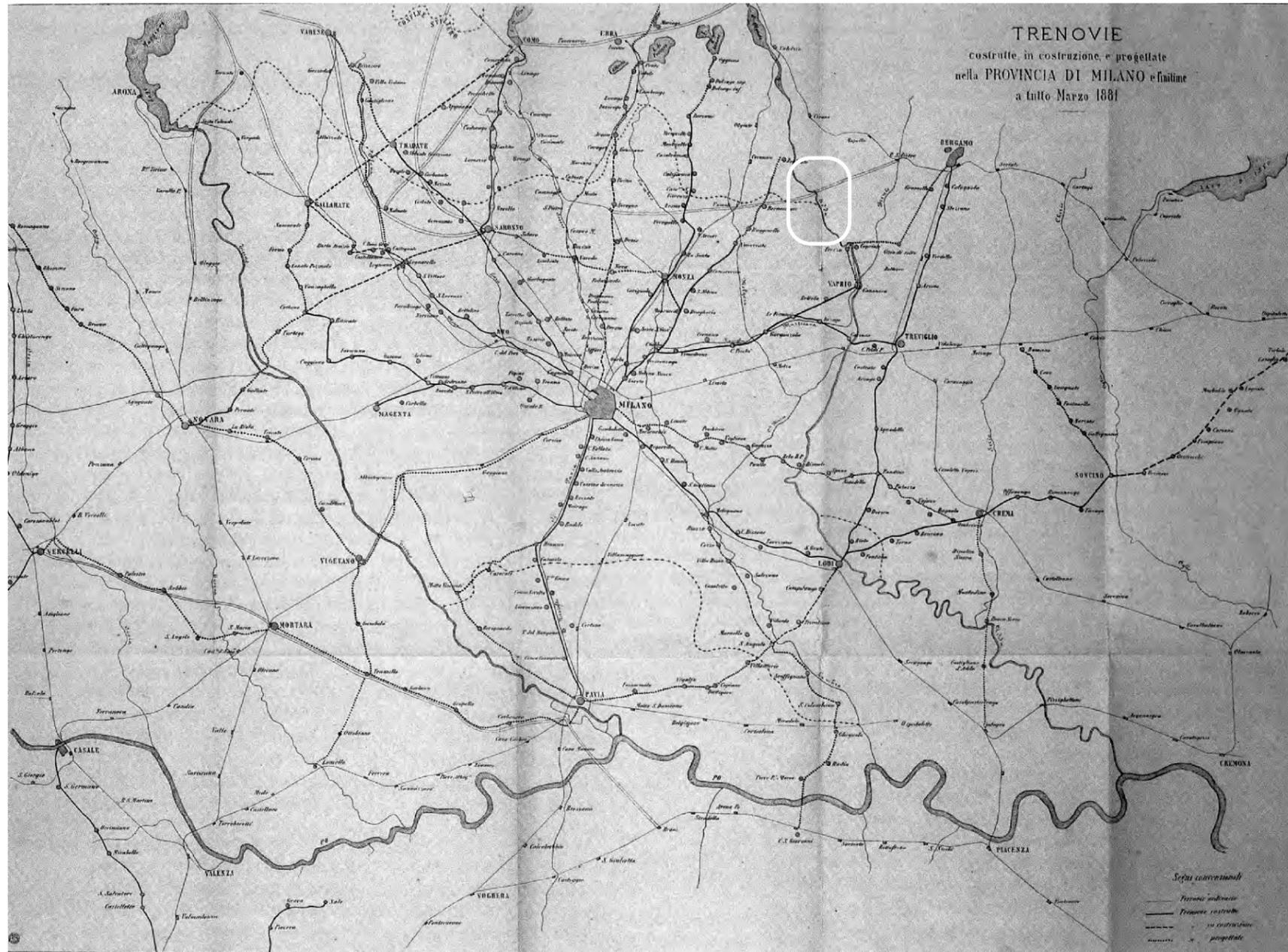
**LA FERROVIA MILANO-VENEZIA**  
Nella seconda metà del XIX secolo la trazione a vapore si va affermando come il principale sistema per il trasporto dei passeggeri (oltre 250 milioni di viaggiatori nel 1865 solo in Gran Bretagna) e delle merci, integrando più che sostituendo il sistema dei canali, ma con una moltiplicazione enorme delle quantità trasportate. La dimostrazione della validità della trazione a vapore era confermata dall'esperienza che già da alcuni anni si svolgeva in Gran Bretagna. A distanza di tre lustri dalla costruzione della prima linea ferroviaria mondiale in Inghilterra, in Italia si realizzano due linee: la Napoli-Portici nel 1839 e la Milano-Monza nel 1840. Ambedue rispondono al desiderio di modernità, identificata nel progresso tecnologico. In quegli anni in Lombardia si pensa al sistema ferroviario come infrastruttura per le esigenze socio-economiche di uno sviluppo

ineluttabile: il progetto della Milano-Venezia risale al 1836, ed è contemporaneo a quello della Monza-Como, che sarà il secondo tratto lombardo realizzato dopo la metà del secolo. Con la costruzione di queste prime linee si darà impulso decisivo al rapporto biunivoco tra infrastrutture e strutture produttive. Infatti la Milano-Monza, inaugurata nel 1840, e la Milano-Como, iniziata nel 1849 e completata nel 1875, andranno a costituire l'ossatura di un sistema di produzione che avrà nel capoluogo il fulcro e nella direttrice verso l'Adriatico, tramite la Milano-Venezia, il proprio sbocco. Tra i progetti di linee ferroviarie che si susseguono tra il 1830 e il 1840, il primo ad essere realizzato è quello della Milano-Monza: 13 km da percorrere in 19 minuti con una velocità media di 40 km/h. Il dibattito culturale e tecnico che accompagnò l'idea e i progetti della Milano-Venezia va riferito allo specifico contesto

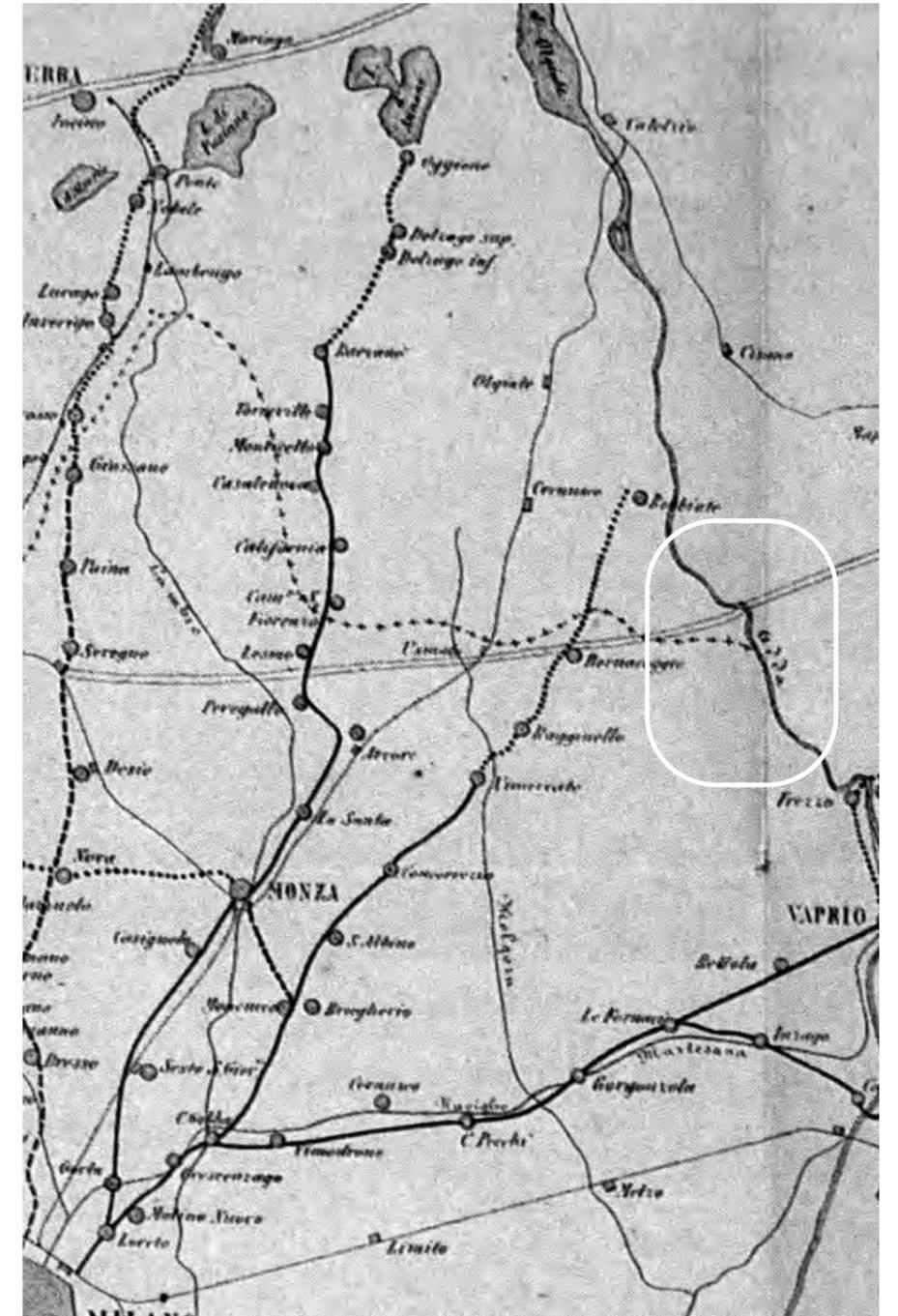
geopolitico del tempo, che vedeva il Regno Lombardo Veneto godere di un'ampia autonomia da Vienna. Due erano le posizioni che si fronteggiavano, sottintendendo una diversa concezione della città. La prima considerava il tracciato come il collegamento necessario tra Milano (interpretata come futura megalopoli industriale) e il suo porto naturale. L'altra posizione, sostenuta da Carlo Cattaneo, considerava la ferrovia come un'occasione capace di attivare interdipendenze tra diverse realtà insediative. All'originaria funzione della ferrovia per i trasporti a lunga distanza si affianca l'esigenza di ferrovie regionali, le cui reti formano l'apparato radicale tra la città industriale e il territorio. La prima proposta per la Milano-Venezia risale al 1836. L'obiettivo era di dotare l'ancor piccola Milano di un porto sul mare per i suoi ineluttabili futuri anche industriali. All'origine

del moderno sistema dei trasporti, infatti, gli investimenti non erano tanto finalizzati a soddisfare un bisogno già manifesto, quanto a promuovere lo sviluppo delle attività economiche di un territorio. Il primo progetto era dell'ingegner G. Campilanzi per la sezione milanese e all'ingegner G. Milani per la sezione veneta. Sarà Milani a redigere gli elaborati complessivi del progetto del 1837, presentato nell'anno successivo e approvato nel 1839. La costruzione della linea inizia nel 1841. Nel 1846 sono ultimati i due tronchi Milano-Treviglio e Venezia-Vicenza. Nel 1849 si costruisce il tratto Vicenza-Brescia e si iniziano i lavori per collegare Brescia con Coccaglio; il 2 ottobre 1857 si completa la costruzione della Milano-Venezia con l'ultimazione delle tratte Coccaglio-Bergamo e Bergamo-Treviglio. L'integrazione Treviglio-Brescia venne costruita successivamente.

## CONTESTO STORICO-GEOGRAFICO Mappe territoriali



TRENOVIE COSTRUITE, IN COSTRUZIONE E PROGETTATE NELLA PROVINCIA DI MILANO E FINITIME, 1881. Litografia. Milano, Civica Raccolta



### LE TRENOVIE EXTRAURBANE LOMBARDE

Pochi anni prima dell'apertura del tronco ferroviario da Milano a Saronno, l'8 luglio 1876 veniva inaugurata la prima linea tranviaria extraurbana lombarda: la Milano Monza. I binari, posti in corrispondenza dell'attuale Buenos Aires - Viale Monza, correvano su quella che era, così come lo è oggi, una delle direttrici principali del traffico tra Milano ed il circondario. Il collegamento tra il capoluogo e la capitale storica della Brianza è il primo passo nella costituzione di una fitta e ramificata rete di trasporti minori su ferro destinata a diventare la spina dorsale nei collegamenti tra Milano e la sua area urbana. Inizialmente la trazione animale consentiva solo di realizzare tratti di linee non più lunghe di una quindicina di km, tuttavia, l'introduzione della trazione a vapore prima, ed elettrica poi, permise di sviluppare la rete fino a raggiungere centri

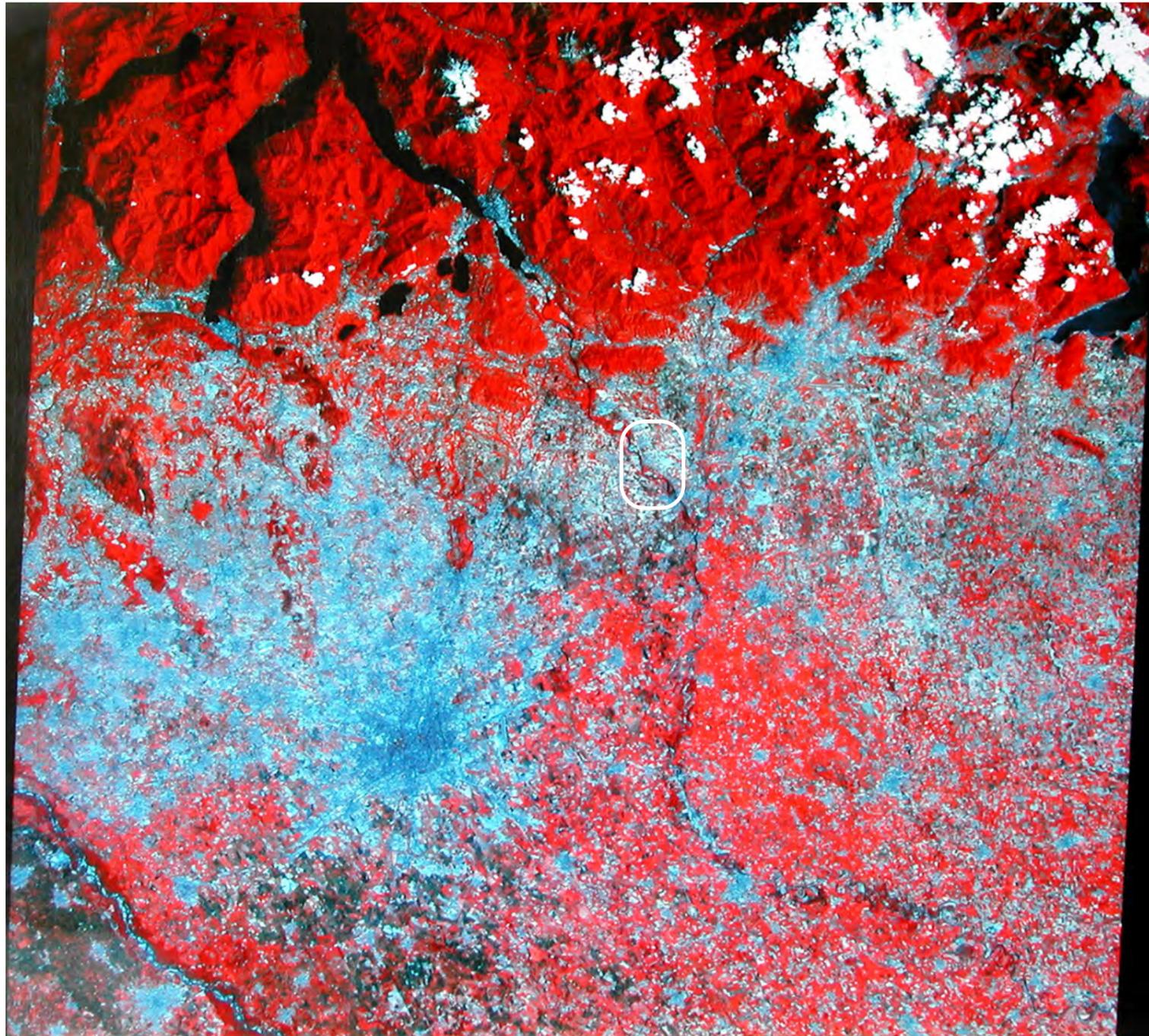
come Lodi, Saronno e Tradate. Il successo di questo tipo di trasporto va ricercato nella propria immediata versatilità: le cosiddette trenovie potevano infatti utilizzare, nei centri urbani i binari dei tram, per assumere, lasciata la città, le caratteristiche di quella che chiameremmo oggi una metropolitana leggera. Questo sistema di trasporti non assumerà mai tuttavia quel carattere popolare rivestito dalle ferrovie, ma permetterà di realizzare un servizio di tipo capillare caratteristico dei trasporti lombardi. Le stazioni delle FNM diventeranno in breve tempo punto di partenza di servizi tranviari locali: basti pensare alla rete varesina o comasca, che includevano linee urbane, suburbane e funicolari. Non si può quindi parlare di una rete regionale di trenovie o tramvie extraurbane proprio per il valore locale e di completamento ai tracciati ferroviari che queste si trovarono ad assumere. La Carta delle

Trenovie costruite, in costruzione, e progettate nella Provincia di Milano e finitime a tutto il Marzo 1881, testimonia non solo questa funzione intermedia tra trasporto urbano e ferrovia, ma dimostra inoltre la grande dinamicità nello sviluppo di questo tipo di trasporto. Non sono passati che cinque anni dall'apertura della Milano Monza ed è già possibile parlare di una rete tranviaria extraurbana le cui linee principali raggiungono centri come Lodi, Treviglio, Bergamo, Como e Pavia. Nei primi decenni del 1900 le linee extraurbane lombarde raggiungeranno infatti l'estensione massima, pari ai 1.700 km del 1912. Nel giro di un ventennio, quasi ogni centro dell'area metropolitana milanese verrà interessato dalla creazione di questa fitta rete, vero e proprio apparato motore dello sviluppo economico regionale a cavallo tra i due secoli. Il tram, e non solo quello urbano, diviene quindi una

caratteristica del paesaggio lombardo, finendo con l'occupare un posto privilegiato nella memoria collettiva: basti pensare al Gamba de Legn, o al tram per Monza. Le scelte compiute in materia di trasporto negli ultimi decenni hanno radicalmente mutato questo panorama; molte delle linee tranviarie extraurbane sono state sostituite con servizi automobilistici, lasciando sparse per il territorio lombardo soltanto alcune tracce non sempre riconoscibili: dai depositi urbani (come quello delle tramvie Milano-Gallarate in C.so Sempione a Milano), ai ponti, ai terrapieni (tra Ghirla e Ponte Tresa) o alle gallerie e alle stazioni minori. Della stazione di partenza del Gamba de Legn in C.so Vercelli a Milano, come per molte altre linee storiche del trasporto tranviario extraurbano, non rimane invece alcuna traccia. L'esperienza delle Linee celeri dell'Adda (M2-Gessate) rappresenta un'eccezione: il tentativo, compiuto negli anni

Sessanta, di resistere allo sviluppo monodirezionale offerto dal trasporto su gomma, realizzando allo stesso tempo un sistema di trasporto che molto si avvicina all'idea di metropolitana regionale. Anticipando, per qualche verso, l'esperienza non ancora conclusa della nuova Milano Nord Saronno, venne realizzata un'innovativa linea tranviaria tra Milano e Gorgonzola, che oltre a sfruttare i vantaggi della cosiddetta sede propria, si era dotata di stazioni con piattaforme rialzate per permettere un più rapido afflusso/deflusso dei passeggeri, velocizzando così i tempi di percorrenza.

### CONTESTO STORICO-GEOGRAFICO Mappe territoriali

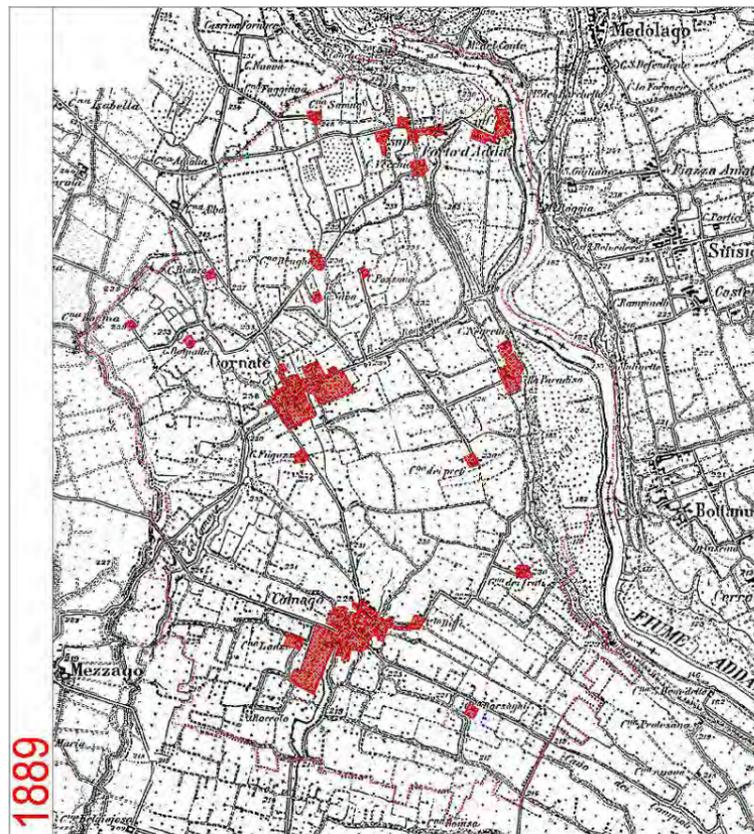


AREA METROPOLITANA MILANESE, 1987.  
C.ESA. Immagine elaborata da Telespazio.

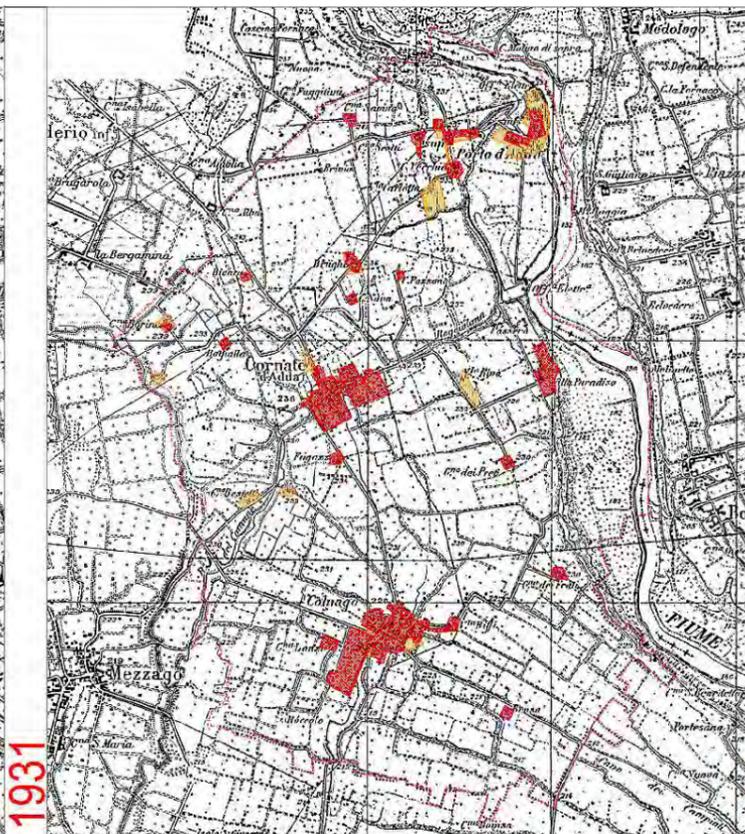
LA CARTA SATELLITARE DEL 1987  
Il satellite rappresenta un "nuovo strumento di rilevazione e rappresentazione della geografia reale. [...] Quello che prima era pazientemente ricostruito attraverso il mosaico dei fotogrammi delle rilevazioni aeree è ora ottenibile direttamente, a qualunque scala e ingrandimento risulti di utilità nelle indagini.  
Dalla metà degli anni Settanta del Novecento (certamente per la realtà milanese-lombarda) è possibile ricostruire con questo mezzo il divenire della geografia degli insediamenti umani e di ogni altra forma di occupazione e uso del suolo. Attraverso queste immagini possiamo osservare per la Lombardia il risultato delle dinamiche insediative prodotte in questo dopoguerra dalla seconda rivoluzione industriale.  
Nel decennio successivo non interverranno trasformazioni altrettanto sostanziali dal

punto di vista quantitativo, ma le modificazioni dell'uso del suolo saranno pur sempre rilevanti: lo sviluppo del sistema infrastrutturale, l'ampliamento degli standard abitativi in relazione agli aumenti dei redditi e la moltiplicazione delle seconde e terze case, il nuovo rapporto tra l'uomo e lo spazio di lavoro legato a nuovi modi della produzione, l'estensione dei servizi, pubblici e privati (da: V. Vercelloni, "Atlante storico di Milano città di Lombardia", MM spa, Arti Grafiche Lucini, Milano, 1987).

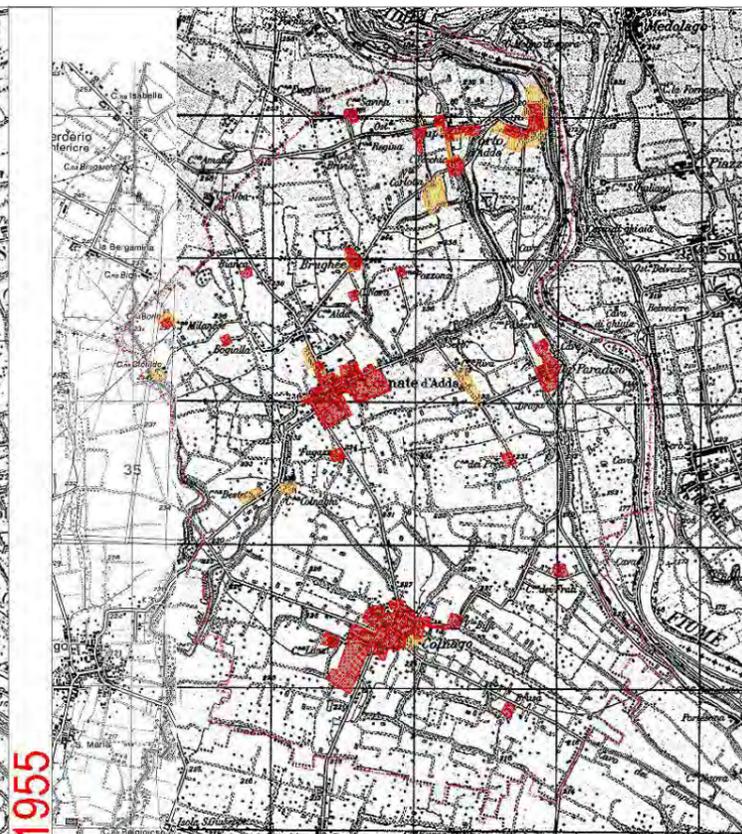
## CONTESTO STORICO-GEOGRAFICO Mappe territoriali



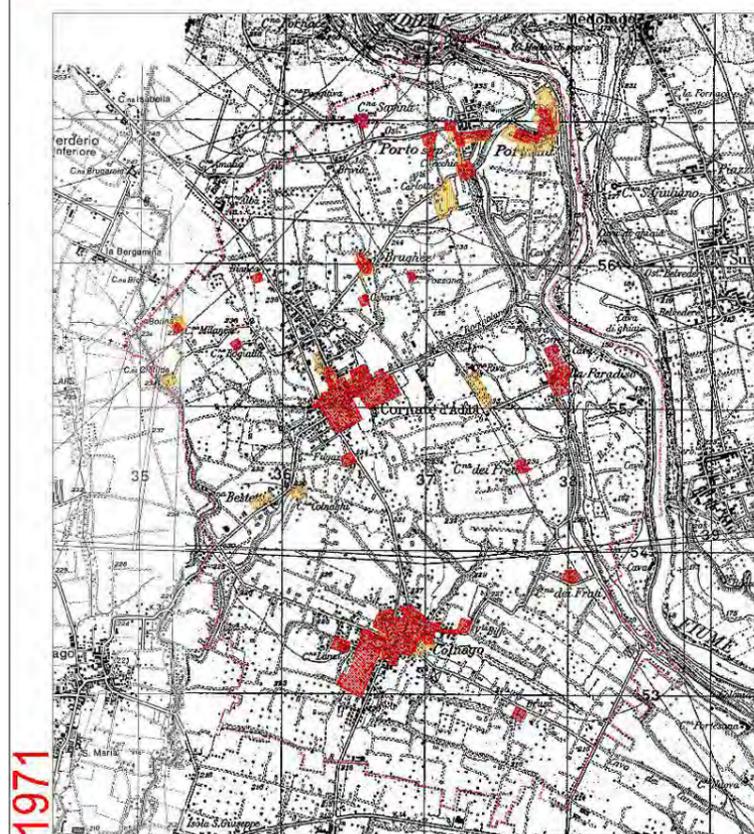
1889



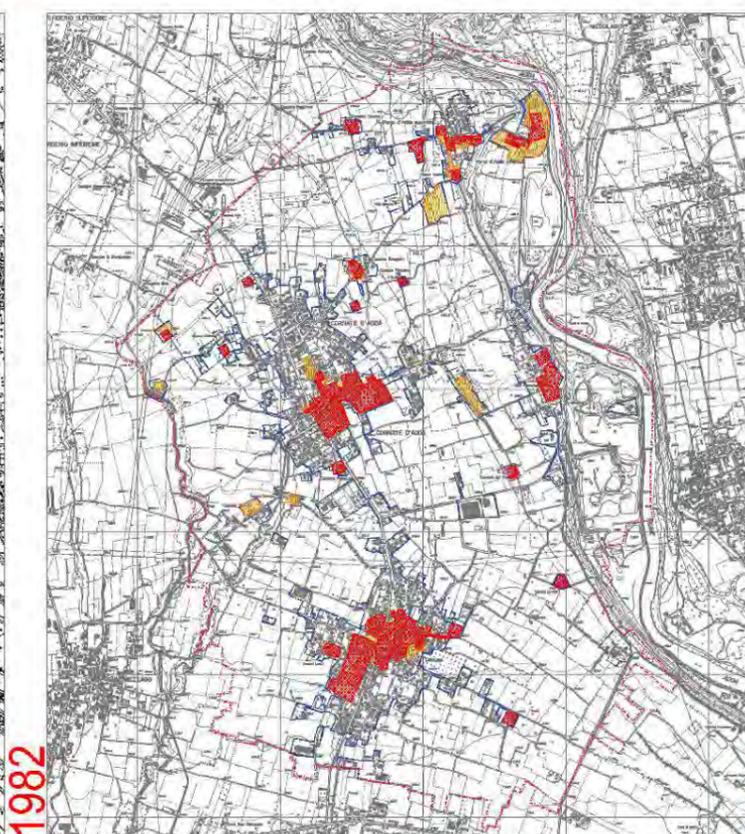
1931



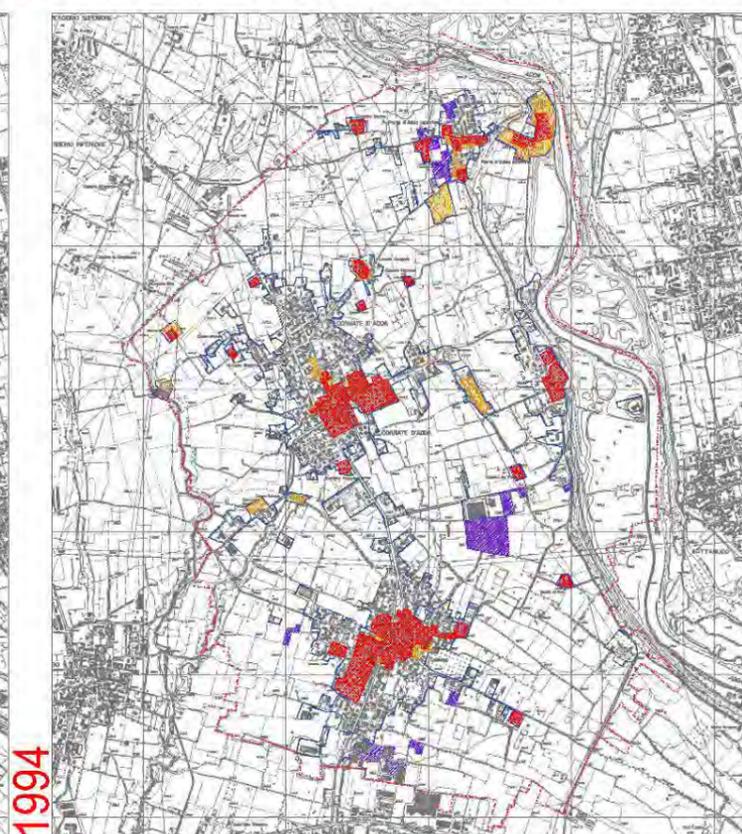
1955



1971



1982



1994

Istituto Geografico Militare, f.s.

- CENTRI STORICI E NUCLEI DI ANTICA FORMAZIONE (da PTCP MI art. 36 e casine)
- COMPARTI STORICI AL 1931 (PTCP MI art. 37)
- TESSUTO URBANO CONSOLIDATO AL 1982 (da CTR 1982)
- TESSUTO URBANO CONSOLIDATO: CRESCITA TRA IL 1982 E IL 1994 (da CTR 1994)
- TESSUTO URBANO CONSOLIDATO AL 2010

**ELEMENTI DI  
STORIA URBANA**  
Carte Istituto Geografico Militare

ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE ITALIANO  
"L'Istituto Geografico Militare (I.G.M.) è uno dei cinque Organi cartografici dello Stato (legge 2 febbraio 1960, N° 68) ed è responsabile della produzione della "cartografia ufficiale" di base al 25.000, di quella derivata a più piccola scala e dei relativi rilevamenti geodetici e geofisici, aerofotogrammetrici e topografici.

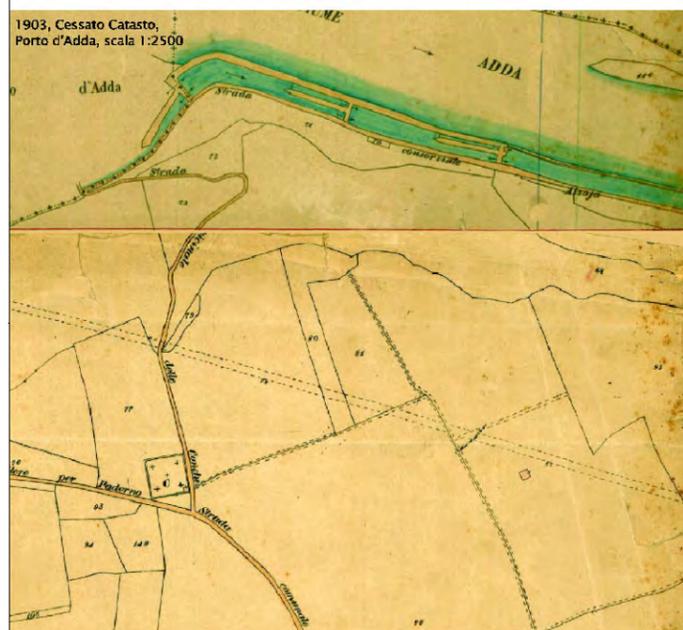
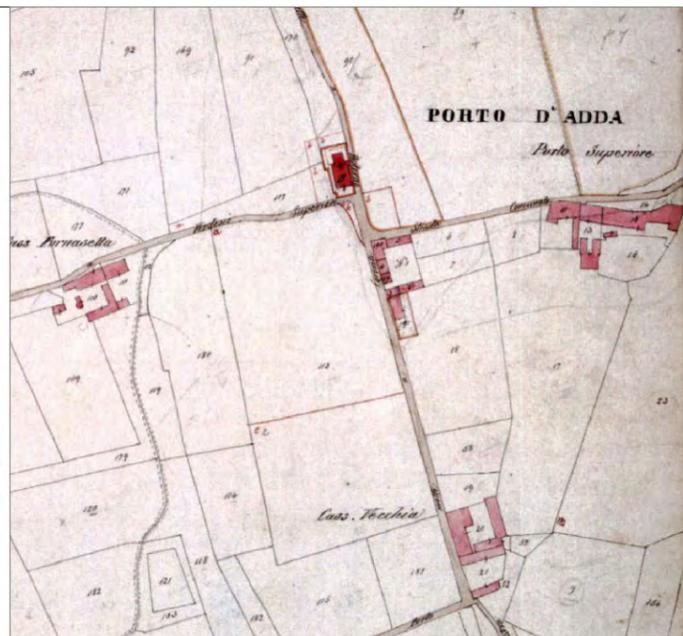
La produzione dell'Ente è rivolta ad un elevatissimo numero di utenti pubblici e privati e deve soddisfare i crescenti bisogni dello sviluppo tecnologico, scientifico e sociale dello Stato, oltre quelli -peraltro limitati- strettamente militari. L'Istituto opera, quindi, per assicurare a tutti gli utenti prodotti cartografici che offrano la totale garanzia in termini sia di contenuti sia di ufficialità per la descrizione del territorio.

È da rilevare che la cartografia I.G.M. costituisce un complesso documentale di eccezionale valore informativo ai fini della soluzione delle numerose problematiche ambientali ed ogni singolo utente diventa contemporaneamente anche "testimone" della realtà rappresentata, perché ha la possibilità di verificare personalmente e coerentemente la corrispondenza che esiste tra l'entità territoriale e la relativa rappresentazione cartografica" (da: I.G.M. catalogo ...).

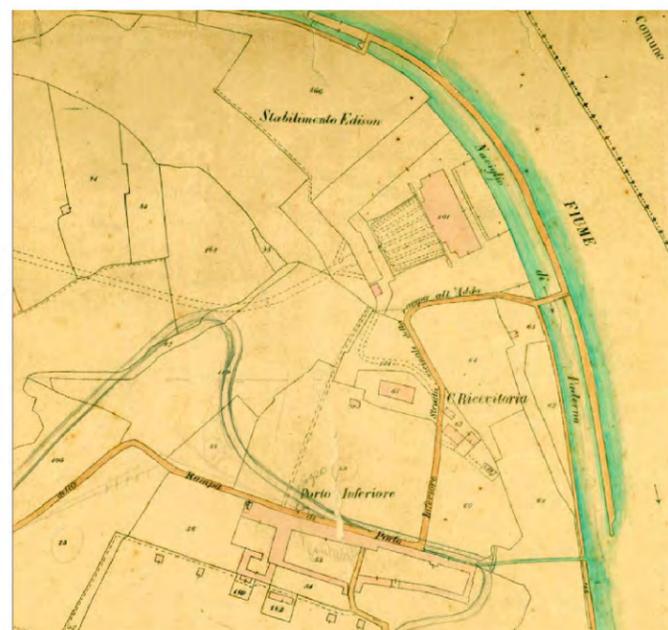
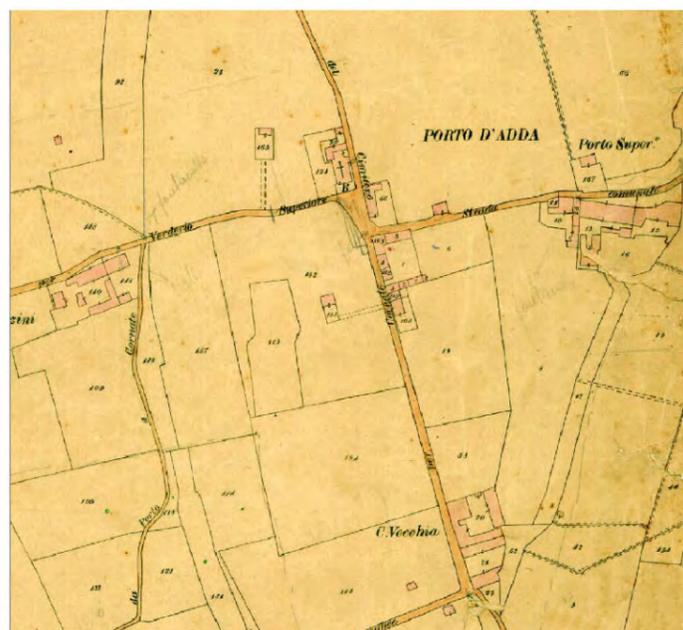
"Le edizioni dell'I.G.M. sono tavolette in scala 1:100.000 e 1:25.000. Ogni tavoletta è costituita da un riquadro cartografico (secondo un formato costante di 37 x 39 centimetri), delimitato da una cornice graduata che consente l'assemblaggio tra tavolette diverse corredato da cartigli contenenti riferimenti e legende. [...] Queste cartografie segnarono un grande progresso per la comprensione di un territorio la cui struttura diventava sempre più complessa: il sistema delle infrastrutture, i fiumi e i canali, la geografia naturale e quella degli insediamenti, le colture agricole sono tutti elementi descritti alla scala 1:25.000, costituendo per il paese uno strumento conoscitivo di grande importanza e significato" (da: Atlante storico di Milano città di Lombardia, V. Vercelloni).



1866-87, Catasto Lombardo-Veneto, Porto d'Adda, scala 1:2500



1903, Cessato Catasto, Porto d'Adda, scala 1:2500



Archivio di Stato di Milano, Fondo Mappe Catastali, f.s.

**LE FONTI DA CUI PROVENGONO I MATERIALI**  
 Due sono le principali fonti da cui provengono i materiali utilizzati per la ricostruzione delle vicende storiche di Cornate d'Adda e del suo territorio: l'Archivio di Stato di Milano e la Civica Raccolta Stampe A. Bertarelli di Milano.

**L'ARCHIVIO DI STATO DI MILANO**  
 L'Archivio di Stato di Milano conserva un ingente patrimonio documentario costituito da documentazione che testimonia tutte le tappe della storia di Milano, dall'età longobarda all'età contemporanea. Con l'istituzione del Ministero per i beni culturali e ambientali nel 1974 gli Archivi di Stato, situati in ogni capoluogo di provincia, sono passati dalla dipendenza dal Ministero dell'interno, che durava dal 1875, a quella del nuovo ministero (attuale Ministero per i beni

e le attività culturali). Secondo la normativa è loro compito conservare la documentazione degli antichi stati italiani preunitari e quella prodotta dalle istituzioni periferiche dello Stato post unitario, i fondi archivistici di enti non statali (pubblici o privati), di famiglie o persone che li donano, vendono, depositano. L'Archivio di Stato di Milano conserva:  
 " archivi degli stati preunitari (dal Ducato visconteo fino all'Unità);  
 " archivi di uffici dell'amministrazione periferica dello Stato postunitario;  
 " archivi che lo Stato ha acquisito, a vario titolo (ad es. archivi di enti soppressi), o che gli sono stati affidati (ad esempio in deposito temporaneo).  
 Sono disponibili le risorse descrittive:  
 " Guida on-line, comprendente una descrizione sommaria di tutti i fondi conservati e delle loro partizioni;  
 " Elenco degli strumenti di ricerca disponibili

presso la sala di studio;  
 " Elenco degli strumenti di ricerca disponibili on-line direttamente da questo sito. I tre ambienti sono collegati tra loro: le schede di ogni strumento di ricerca in Sala studio rimandano alla scheda descrittiva del o dei corrispondenti complessi archivistici nella Guida on-line ed all'eventuale strumento di ricerca disponibile on-line; le schede descrittive nella Guida on-line rimandano all'eventuale strumento di ricerca disponibile on-line ed alla scheda riferita allo strumento di ricerca disponibile in sala di studio.  
 Archivio di Stato di Milano - Via Senato, 10 - 20121 Milano. <http://archiviodistatomilano.it>

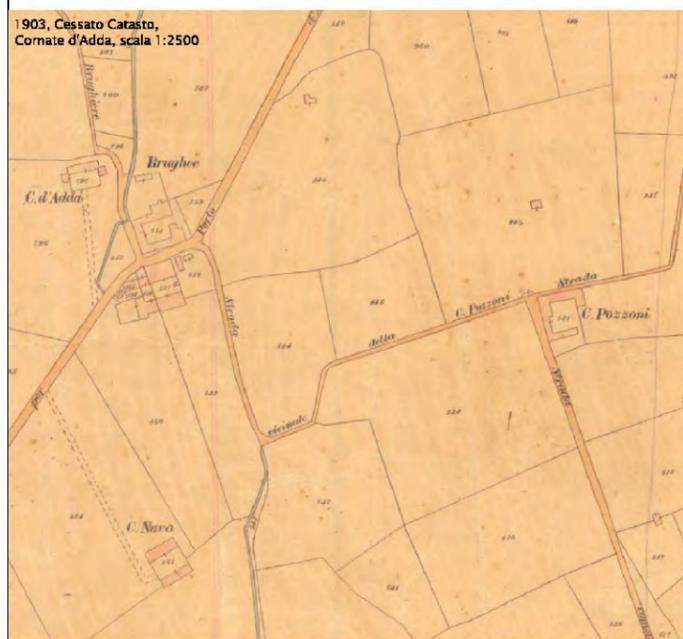
Le cartografie catastali relative alle tre frazioni (riprodotte in questa pagina e in quelle successive) provengono dall'Archivio di Stato di Milano.

## ELEMENTI DI STORIA URBANA

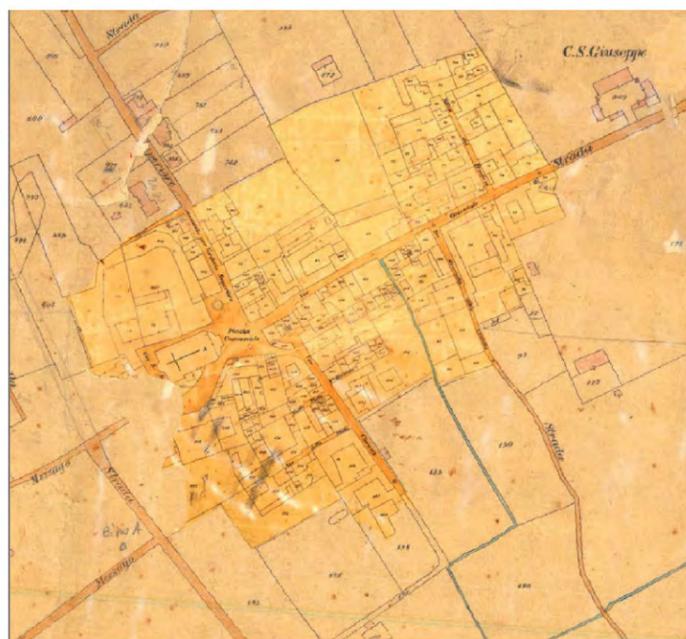
### Carte catastali: Porto d'Adda



1866-87, Catasto Lombardo-Veneto, Cornate d'Adda, scala 1:2500

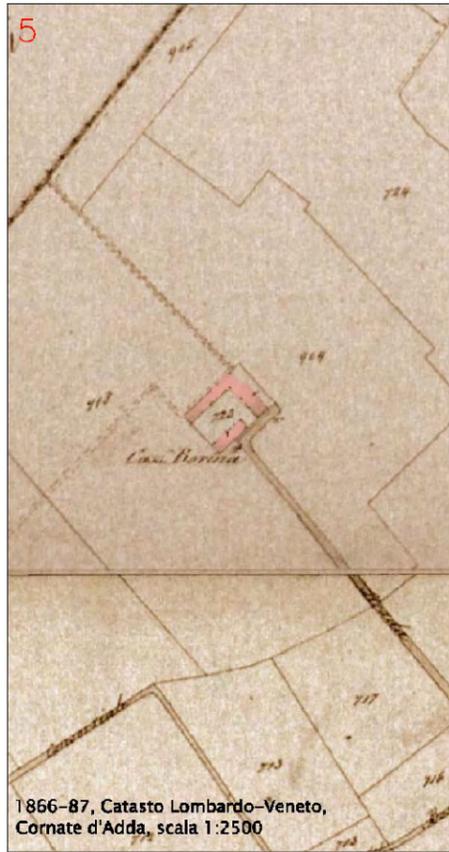


1903, Cessato Catasto, Cornate d'Adda, scala 1:2500

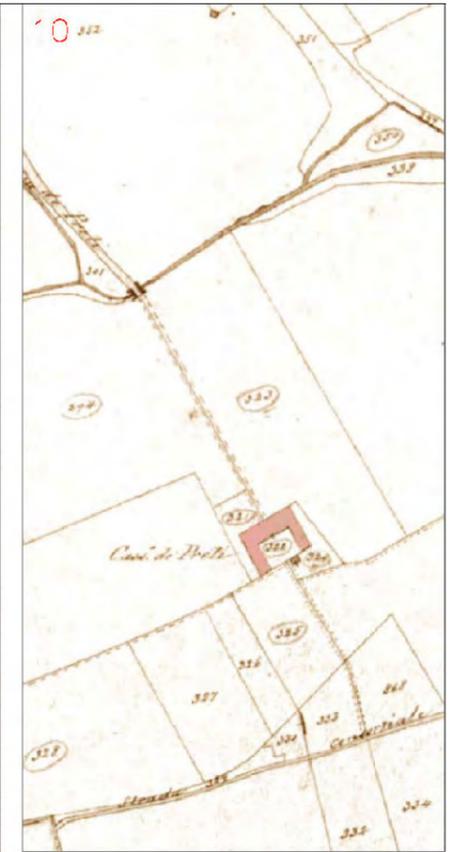
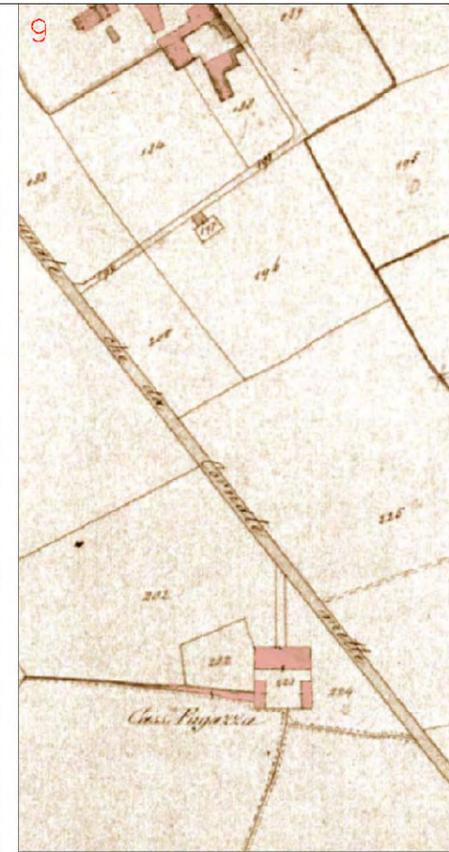
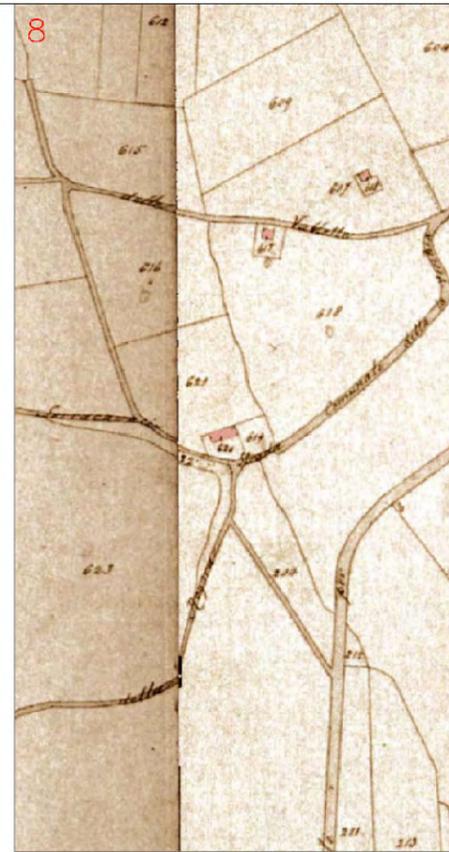
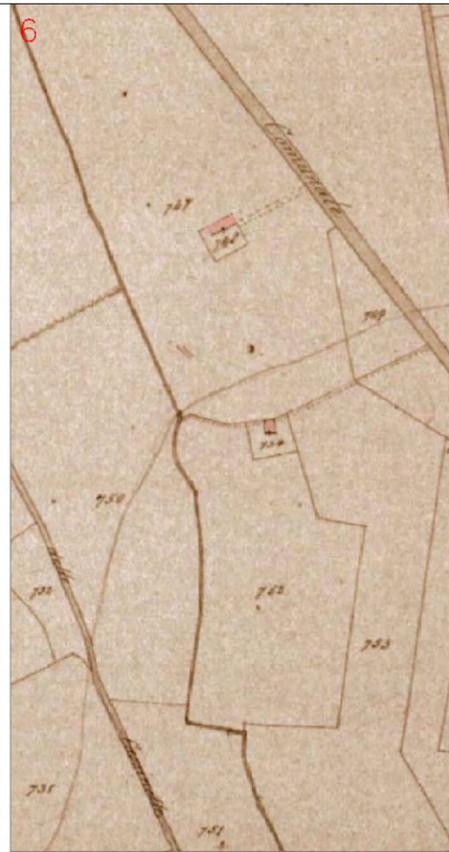


Archivio di Stato di Milano, Fondo Mappe Catastali, f.s.

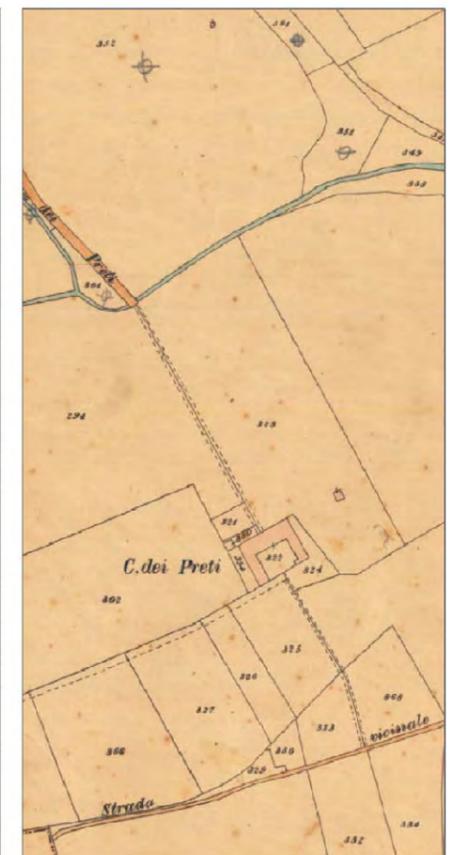
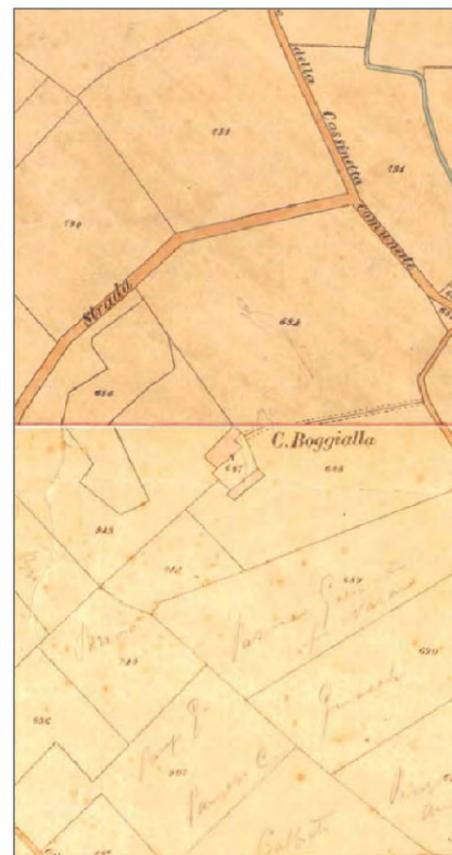
ELEMENTI DI  
STORIA URBANA  
Carte catastali: Cornate



1866-87, Catasto Lombardo-Veneto, Cornate d'Adda, scala 1:2500

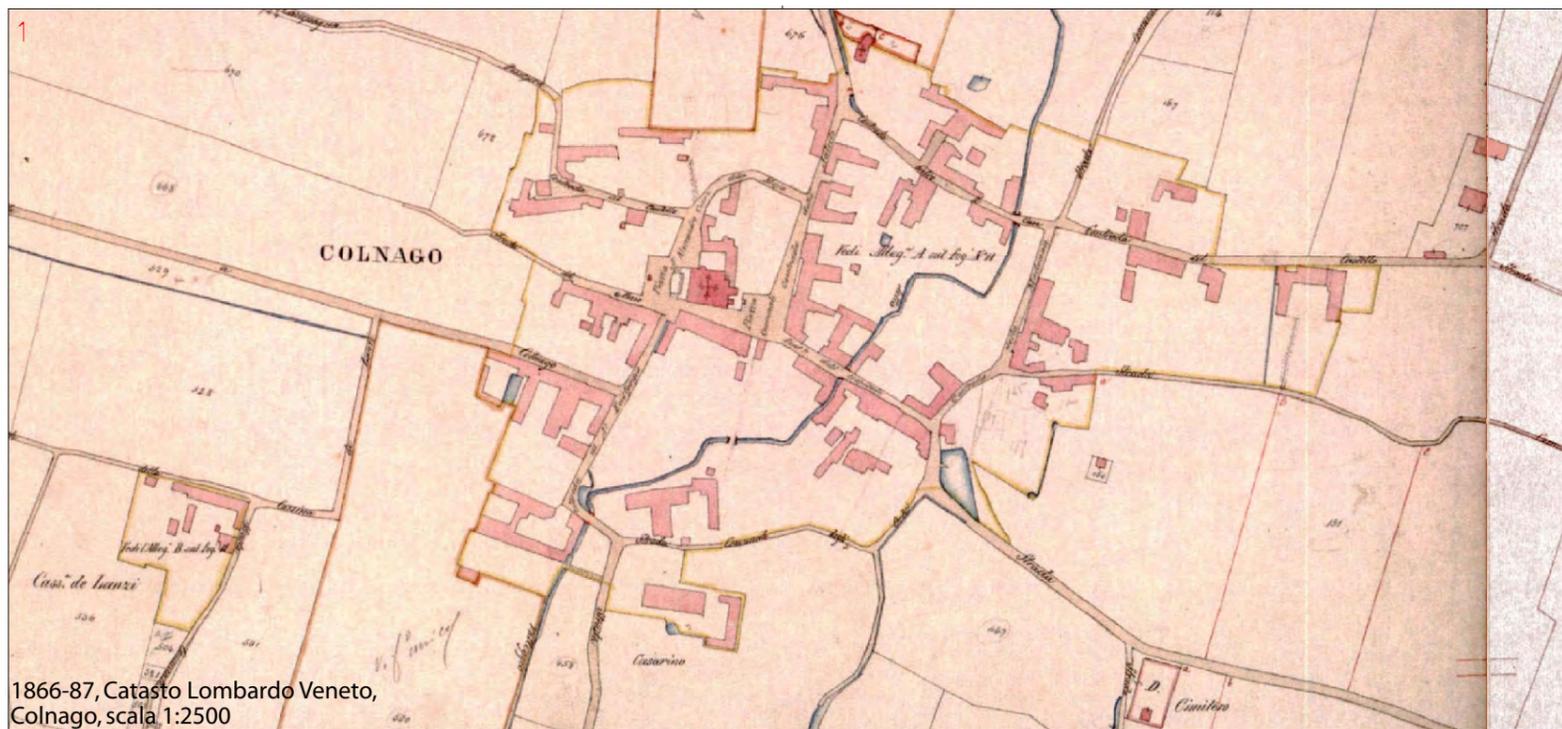


1903, Cessato Catasto, Cornate d'Adda, scala 1:2500

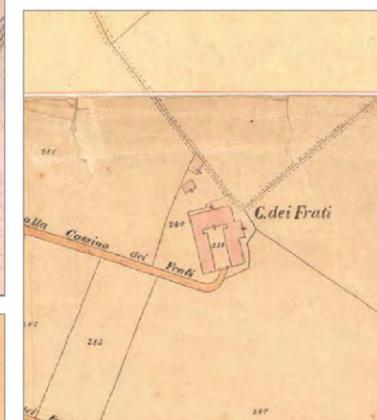
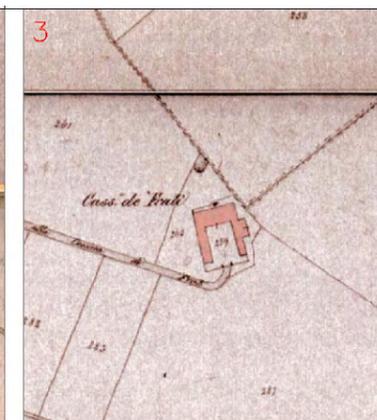


Archivio di Stato di Milano, Fondo Mappe Catastali, f.s.

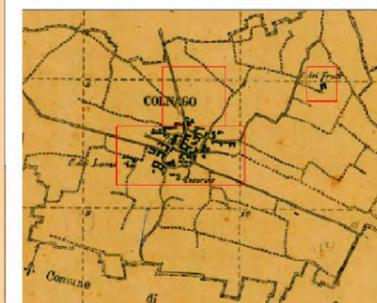
ELEMENTI DI  
STORIA URBANA  
Carte catastali: Cornate



1866-87, Catasto Lombardo Veneto, Colnago, scala 1:2500



1903, Cessato Catasto, Colnago, scala 1:2500



Archivio di Stato di Milano, Fondo Mappe Catastali, f.s.

## ELEMENTI DI STORIA URBANA Carte catastali: Colnago

**Abbiamo chiesto Riccardo Rao, professore alla Facoltà di Scienze Umanistiche dell'Università degli Studi di Bergamo, un contributo sul ruolo storico del fiume Adda, in riferimento al potenziale che questo riveste nell'assetto territoriale contemporaneo**

**Che ruolo può avere la storia nella riconfigurazione e valorizzazione di un territorio?**

Dovendo proporre una sintesi sulle potenzialità della storia dell'insediamento umano e del paesaggio, a fini della valorizzazione del territorio di Cornate d'Adda, cercherò di isolare alcuni filoni tematici. Potremmo dire che la storia è una sorta di contenitore, che propone dei dati neutri, che tuttavia aiutano a comprendere meglio il passato e che possono anche essere impiegati per rafforzare alcuni indirizzi di gestione del territorio. La storia può servire talora persino a rafforzare e ridisegnare l'identità locale.

**Quali sono le fonti a cui fare riferimento?**

Da un lato la cartografia storica: strumento essenziale perché descrive le trasformazioni del fiume, in particolare una carta del 1681, più delle altre, conservata presso l'Archivio di Stato di Bergamo, ci consente di leggere i valori della multifunzionalità dell'Adda. Il loro studio consente la creazione di un repertorio iconografico, ma anche uno strumento per la gestione del territorio, perché rappresenta la memoria storica dei confini.

Dall'altro le carte d'archivio, pressoché sconosciute e di faticoso utilizzo trasmettono informazioni nuove sul territorio e permettono di datare gli elementi ancor oggi leggibili nel paesaggio.

**Quali sono le tematiche principali -derivate dalla storia- che potrebbero essere alla base del ripensamento in chiave fruitiva del territorio di Cornate d'Adda?**

Le riflessioni che vorrei proporre vorrebbero insistere soprattutto su tre tematiche. Innanzitutto la riappropriazione del fiume, da intendere in due accezioni: restituire la dimensione umana del fiume. Il fiume era nei secoli passati uno spazio intensamente, vissuto, attraversato da molteplici attività. Negli ultimi decenni ne è stata percepita soprattutto la

dimensione naturalistica, meno quella umana. Io credo che sia fondamentale che si riaffermi la visione del fiume come essenziale spazio antropico e non solo come "deserto" naturalistico.

Inoltre restituire Cornate d'Adda al fiume: si tratta di un'affermazione che può apparire paradossale, anche perché le amministrazioni hanno negli anni recentissimi giustamente investito sul rapporto con il fiume. Dal punto di vista storico però il rapporto tra Cornate e il fiume è fondamentale, ma anche controverso.

**Puoi tracciare un breve profilo storico antico di Cornate d'Adda, per gli elementi essenziali?**

Importante centro longobardo, Cornate d'Adda nel X e nell'XI secolo diviene un vasto possesso del vescovo di Tortona, la cui importanza era data dal controllo del porto sul fiume. Da Cornate d'Adda dipendeva un vasto territorio, proiettato sull'Adda, in cui erano inclusi due castelli: oltre a quello della Rocchetta, che all'epoca dipendeva appunto da Cornate d'Adda, ne esisteva un altro, non meglio identificabile. Il processo di strutturazione dei territori comunali ha fatto sì che, prima di recuperare la frazione Porto, il territorio di Cornate perdesse in buona misura la sua vocazione fluviale. Nel 1681, le attività di pesca erano importanti, ma si svolgevano lungo le sole due miglia del territorio comunale dell'epoca confinanti con l'Adda ed erano interdette alla popolazione (tali attività di pesca erano privilegio esclusivo di una famiglia aristocratica).

**Quali erano le relazioni dei territori rivieraschi con il fiume?**

A questo proposito mi sembra che, se si eccettuano gli ultimi anni in cui ci sono stati segnali di controtendenza, grazie anche a una maggiore sensibilità delle amministrazioni locali, provinciali e regionali, negli ultimi decenni abbia preso vita una visione del fiume molto lontana da quella che era la sua funzione storica. L'atrofizzazione delle attività economiche fluviali, quello che potremmo definire l'allontanamento degli uomini dal fiume (che ha anche provocato un minore controllo e talora persino situazioni di degrado del territorio rivierasco), ha contribuito con il presentare il fiume come una sorta di confine: un fosso scavato tra l'una e l'altra sponda. I documenti e le mappe storiche ci

offrono un'altra visione del fiume: come uno spazio dove le due rive sono strettamente integrate tra loro, attraversate da molteplici rapporti. Il fiume è storicamente un confine amministrativo, ma uno spazio di interrelazione tra le sponde. Fa parte di quest'ambito relazionale anche la ricostruzione della rete di rapporti che legava Cornate d'Adda ai centri vicini. Forse pochi sanno che gli ampliamenti del castello di Trezzo e la costruzione del Naviglio della Martesana in età sforzesca furono effettuati ricorrendo alle prestazioni di lavoro delle comunità dell'area, tra cui Cornate (oltre a Colnago, Busnago, Rovello e Bassiano).

**Quali sono le specificità del paesaggio fluviale? Le specificità del paesaggio, in particolare quelle legate al paesaggio fluviale.**

**Quali sono i punti di forza del paesaggio storico, così come emerge dalle fonti?**

Di certo la cartografia storica consente una ricostruzione suggestiva delle rive dei fiumi, evidenziando le vaste aree prative e ghiaiose, nonché gli edifici più rilevanti, quali mulini, ponti o porti.

La documentazione scritta offre ulteriori suggestioni, rafforzando l'idea di plurifunzionalità del territorio e le sue molteplici vocazioni. L'importanza dello spazio fiume, come risorsa legata alle attività di pesca e di caccia, e come mezzo di comunicazione; la presenza di coltivazioni varie, che affiancano oltre ai cereali più noti, come il frumento e la segale, quelli primaverili, come il miglio; gli incolti destinati all'allevamento, soprattutto bovino: questi sono i tratti caratterizzanti del paesaggio di Cornate d'Adda che emergono dalle carte d'archivio, a partire almeno dal Quattrocento, dal XV secolo. Attenzione: si tratta di attività differenti, che sono tuttavia complementari e necessarie al mantenimento dell'ecosistema.

**Torniamo al documento del 1681, che hai citato: cosa dice ancora?**

Per ragioni di sintesi, ometto tanti elementi suggestivi trasmessi da quel documento, come i dati demografici oppure interessanti appunti urbanistici, per esempio la presenza in ogni casa di Cornate d'Adda, rispetto ai centri vicini, di un forno. Insisterò invece proprio sugli elementi di diversificazione degli indirizzi paesaggistici e di loro complementarità. Sottolineo che questo

percorso non è astratto, fondato su un richiamo generale all'importanza di certe caratteristiche nel passato, ma precisamente calato nello spazio e nel tempo: parliamo di dati riferibili con certezza a Cornate d'Adda per un'epoca ben precisa.

Come prima cosa il documento ci offre una fotografia della rete di cascine che costellava l'abitato principale. Si tratta di sei cascine, in parte ancor oggi esistenti (ma sulle identificazioni non ho eseguito un lavoro approfondito): la Resega (vale a dire la cascina Rasserà), il Paradiso (con tutta probabilità legata alla sede che ospita la nostra giornata di studi), il Ronco dalle Monache, la cascina dei canonici di San Lorenzo di Milano (forse Cascina dei Preti), il Brugo (probabilmente la cascina Brughée), la Borina (ancora adesso indicata con questo nome). Notate che già questa prima lista di nomi ci trasmette una prima scansione della sedimentazione storica dell'insediamento, restituendoci i nomi delle più antiche cascine. Ai fini del nostro discorso su 'diversificazione' e 'integrazione' è interessante rilevare che molto spesso a queste cascine corrispondevano poli economici di differente orientamento: in particolare la Rasserà, vicina all'Adda, era legata allo sfruttamento della pesca, mentre la Brughée era connessa all'allevamento.

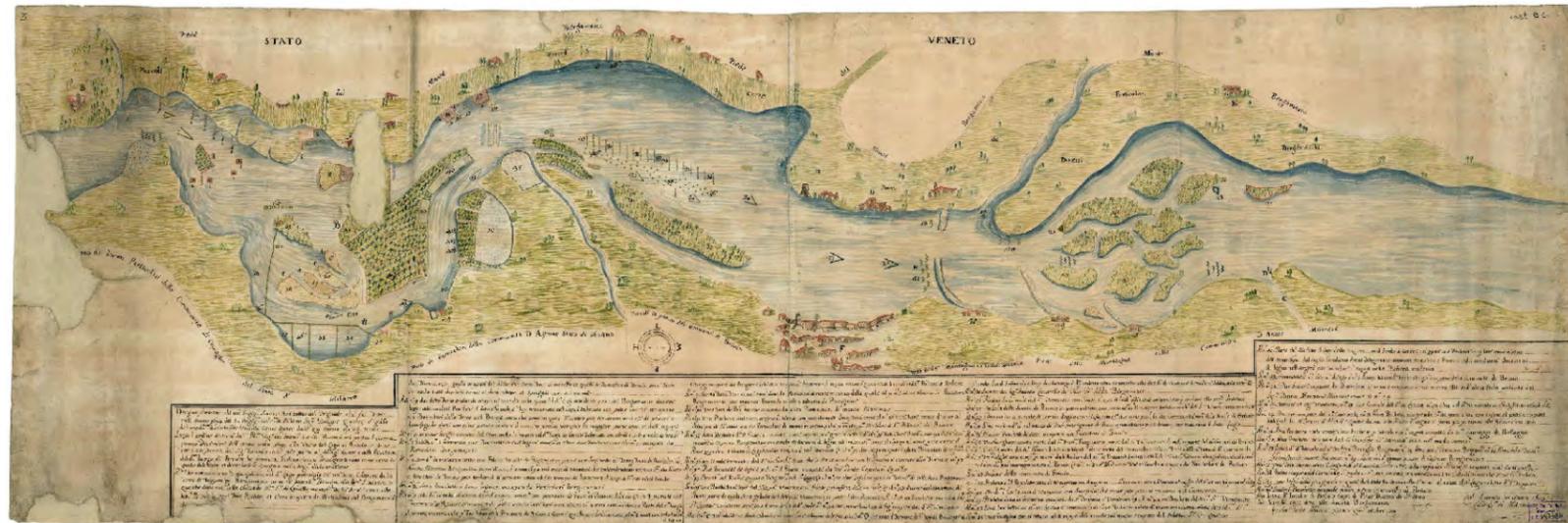
Il documento racconta di un paesaggio diversificato, legato anche a economie differenti. "In questa nostra terra vi è bona aria et nella nostra campagna si fanno ogni sorta de fruti eccettuato il riso perché non vi sono acque et anco si fanno delli boni vini": dunque una campagna ricca, che produce tutti i frutti caratteristici della pianura asciutta, in particolare buoni vini. Manca invece la risicoltura, poiché il era territorio scarsamente irrigato: la costruzione delle canalizzazioni era ancora tutta a venire, mentre all'epoca "non vi sono acque ne fiumi, ma solamente il fiume Adda". Questo secondo me potrebbe costituire anche un memento significativo per gli indirizzi di governo del territorio: rispetto alla bassa pianura, nella pianura asciutta gli ambienti umidi si concentravano soltanto nelle immediate vicinanze dei fiumi, soprattutto nelle cosiddette isole fluviali, mentre al di fuori di tali spazi nei territori dei comuni rivieraschi gli incolti erano quelli tipici degli ambienti asciutti.

Nelle aree incolte in riva ai fiumi, inoltre, si pescava e si cacciava. La diversificazione del paesaggio, come vedete, storicamente è anche una diversificazione alimentare, che può essere opportuno tenere a mente in prospettiva di Expo 2015.

Una vasta cintura attorno all'abitato, che dall'Adda scendeva in diagonale verso ovest, ai confini con Paderno, Verderio e Subiate, era inoltre caratterizzata dai boschi e dalla brughiera. La brughiera, in particolare, aveva un ruolo fondamentale nel paesaggio locale: essa costituiva la riserva di pascoli che consentiva l'allevamento e la produzione di concime per i campi coltivati: "li pascoli consistono in una brughiera sita tra Verderio, Paderno et Cornate quale è della comune di Cornate per pascolare li bestiami della medesima comune et far il brugo per far il rudo et ingrassare la campagna".

**Come concludere, anche in chiave di visione, il tuo contributo?**

Proprio con le suggestioni proposte dal ruolo della brughiera vorrei concludere. La brughiera propone un incolto -oggi parleremmo di spazi verdi- il cui ruolo non è semplicemente esornativo, secondario, ma è funzionale all'equilibrio dell'intero ecosistema. E la brughiera, che ha lasciato ampia traccia nel territorio di Cornate e dei centri vicini (la cascina Brughée, la cascina Brughè, la cascina Brugarola a Verderio, la strada consorziale delle brughiere) costituisce anche un tratto qualificante del paesaggio storico lombardo, su cui le amministrazioni stanno insistendo molto in termini di valorizzazione. In un recente volume su Valori, potenzialità e funzioni del verde per un paesaggio di qualità nell'alta pianura lombarda, Renato Ferlinghetti, nel suo contributo sugli ambiti significativi del pianalto lombardo, ha dedicato ampio spazio proprio a tale forma caratteristica del paesaggio, sottolineando che "i ... residui e poveri incolti dell'alta pianura lombarda trovano un pieno riscatto quali aree privilegiate del sistema delle aree protette regionale e per loro densità e contiguità si prestano a divenire gli assi di primo livello della rete ecologica regionale". La brughiera, emerge quindi come tratto caratteristico del paesaggio storico e si propone anche come possibile elemento di valorizzazione per i futuri interventi sulla rete verde territoriale.



**ATLANTE  
STORICO-GEOGRAFICO  
Contributo della cultura  
esperta**



Il corso dell'Adda da Lecco a Trezzo, XVI sec., Milano, Archivio di Stato

L'ARCHIVIO DI STATO DI MILANO  
 L'Archivio di Stato di Milano conserva un ingente patrimonio documentario costituito da documentazione che testimonia tutte le tappe della storia di Milano, dall'età longobarda all'età contemporanea. Con l'istituzione del Ministero per i beni culturali e ambientali nel 1974 gli Archivi di Stato, situati in ogni capoluogo di provincia, sono passati dalla dipendenza dal Ministero

dell'interno, che durava dal 1875, a quella del nuovo ministero (attuale Ministero per i beni e le attività culturali). Secondo la normativa è loro compito conservare la documentazione degli antichi stati italiani preunitari e quella prodotta dalle istituzioni periferiche dello Stato post unitario, i fondi archivistici di enti non statali (pubblici o privati), di famiglie o persone che li donano, vendono, depositano.

L'Archivio di Stato di Milano conserva:  
 " archivi degli stati preunitari (dal Ducato visconteo fino all'Unità);  
 " archivi di uffici dell'amministrazione periferica dello Stato postunitario;  
 " archivi che lo Stato ha acquisito, a vario titolo (ad es. archivi di enti soppressi), o che gli sono stati affidati (ad esempio in deposito temporaneo).  
 Sono disponibili le risorse descrittive:

" Guida on-line, comprendente una descrizione sommaria di tutti i fondi conservati e delle loro partizioni;  
 " Elenco degli strumenti di ricerca disponibili presso la sala di studio;  
 " Elenco degli strumenti di ricerca disponibili on-line direttamente da questo sito.  
 I tre ambienti sono collegati tra loro: le schede di ogni strumento di ricerca in Sala studio rimandano alla scheda descrittiva del o dei corrispondenti

complessi archivistici nella Guida on-line ed all'eventuale strumento di ricerca disponibile on-line; le schede descrittive nella Guida on-line rimandano all'eventuale strumento di ricerca disponibile on-line ed alla scheda riferita allo strumento di ricerca disponibile in sala di studio. Archivio di Stato di Milano - Via Senato, 10 - 20121 Milano. <http://archiviodistatomilano.it>

## CONTESTO STORICO-GEOGRAFICO Carte fluviali





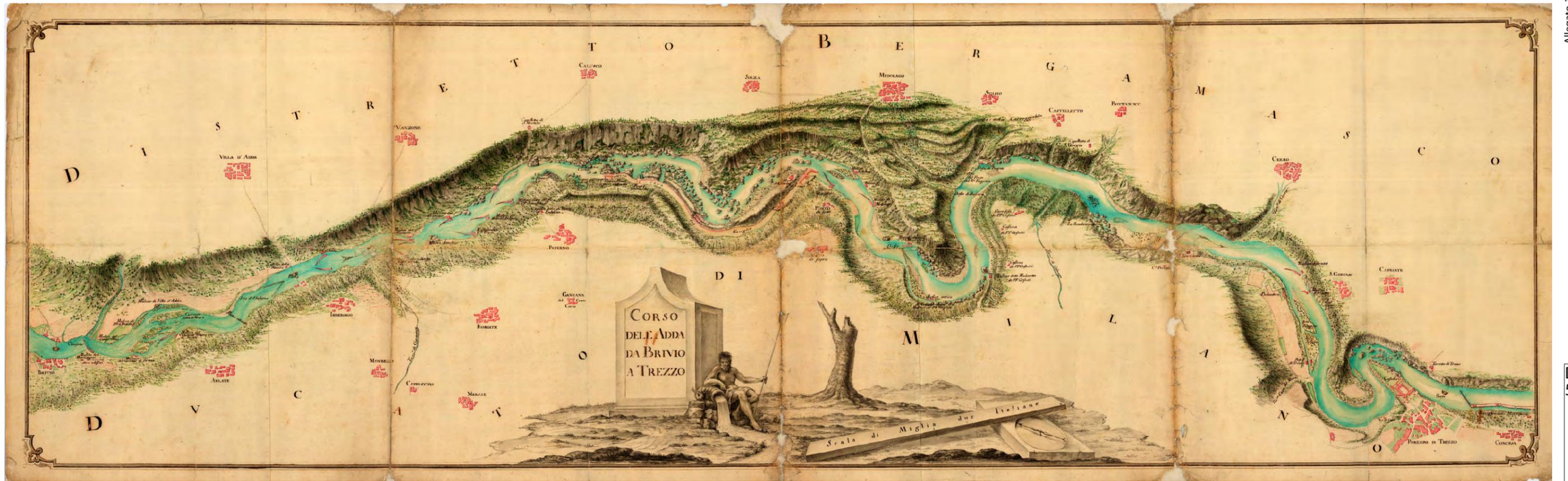
Naviglio di Paderno progetto, 1617,  
Milano, Archivio di Stato

CONTESTO  
STORICO-GEOGRAFICO  
Carte fluviali



Naviglio di Paderno progetto, 1679, Milano, Archivio di Stato

CONTESTO  
STORICO-GEOGRAFICO  
Carte fluviali



Il corso dell'Adda da Brivio a Trezzo, XVIII sec.,  
Milano, Archivio di Stato

CONTESTO  
STORICO-GEOGRAFICO  
Carte fluviali



Veduta del territorio della Valle dell'Adda, XVIII sec., Milano, Archivio di Stato

CONTESTO  
STORICO-GEOGRAFICO  
Carte fluviali



Corso dell'Adda e del Naviglio di Paderno, XVIII sec., Milano, Civica Raccolta Stampe A. Bertarelli.

LA CIVICA RACCOLTA STAMPE A. BERTARELLI DI MILANO  
 La Civica Raccolta delle Stampe Achille Bertarelli è un istituto del Comune di Milano che conserva un patrimonio di stampe e disegni di 1.000.000 di pezzi e materiale del Civico Archivio Fotografico per circa 600.000 esemplari. Nel 1927 all'istituzione della Civica Raccolta si contavano circa trecentomila pezzi, saliti a quattrocentomila nel 1938 alla morte del fondatore; nel corso di oltre settant'anni, successive acquisizioni e numerosi lasciti e donazioni, hanno aumentato significativamente il patrimonio fino alla dimensione odierna, quella di un complesso unico nel panorama culturale italiano, e paragonabile solamente ai principali e più famosi gabinetti di stampe più importanti del mondo. Lo straordinario aumento dei volumi delle due collezioni testimonia l'affetto e la partecipazione che fin dall'inizio hanno legato i

milanesi alla Bertarelli che grazie ai numerosi contributi anche recenti, come i lasciti Disertori, Vitali e Lampugnani - quest'ultimo sotto forma di deposito del Museo Poldi Pezzoli -, copre oggi l'intero arco della grafica d'arte, dagli albori del XVI secolo ai giorni nostri, e prosegue nella sua intrinseca funzione di documentazione della vita e della storia dell'uomo, anche attraverso i mezzi, di più recente sviluppo, della riproduzione fotografica. Numerose e di altissima qualità sono le stampe d'autore o "artistiche" - dalle antiche xilografie quattrocentesche alle acriliche sperimentali dei nostri giorni. Ma il nucleo principale della Raccolta risulta costituito da testimonianze iconografiche delle più varie manifestazioni della vita umana: dalle rappresentazioni dei fatti di storia e di cronaca ai ritratti, costumi, figurazioni popolari, planimetrie e vedute di città e monumenti, carte geografiche, soldatini

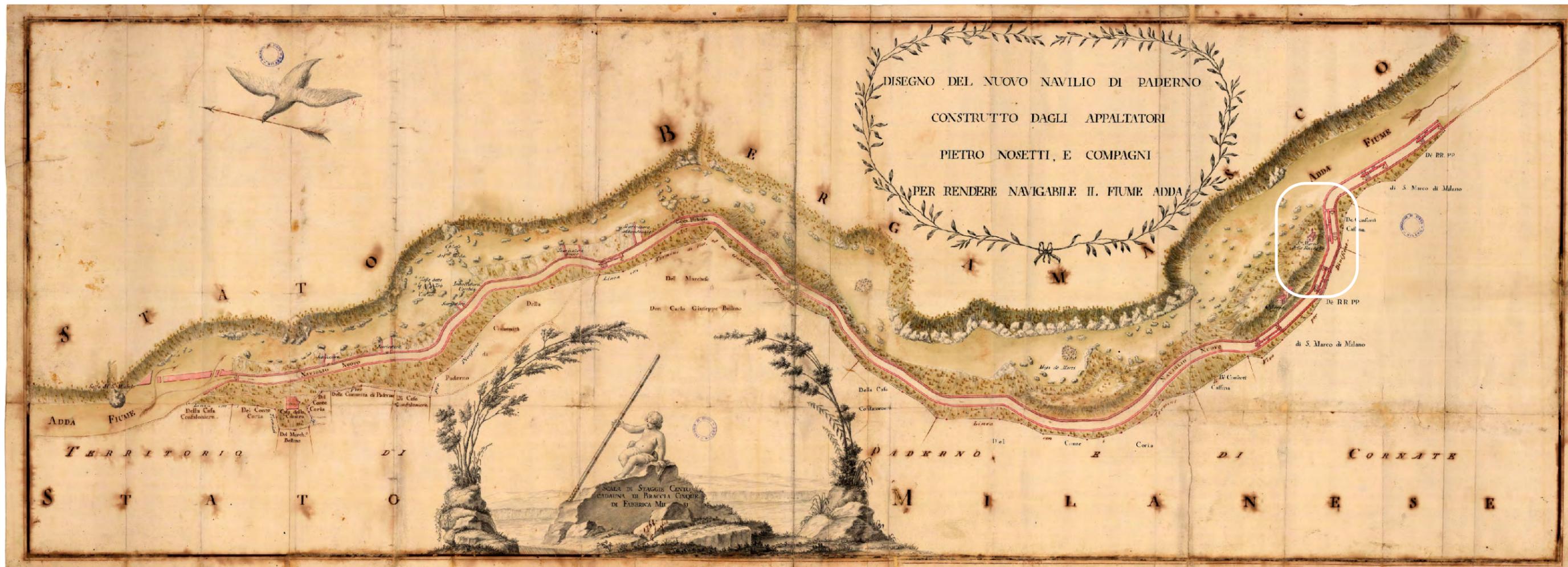
e giochi; documentazioni grafiche di moda, teatro e scenografie, mezzi di trasporto, oltre a innumerevoli "piccole stampe": ex libris, biglietti da visita, pubblicità, manifesti, menu culinari, tessere, calendari, inviti, cartoline; tutti i documenti "minori" che è conservati a sussidio prezioso delle indagini storiche e di costume. Anche il cospicuo fondo di fotografie nasce con le prime donazioni del Bertarelli e dei suoi familiari, ma si è accresciuto nel tempo per la scelta fatta da tante famiglie milanesi di depositare qui ciò che ritenevano essere meritevole di conservazione, a testimonianza dei tempi e delle esperienze da loro vissuti. Oggi i materiali fotografici della Bertarelli sono gestiti dal Civico Archivio Fotografico, appartenente alla stessa direzione museale. La Civica raccolta delle Stampe Achille Bertarelli si trova all'interno del Castello Sforzesco di Milano.  
<http://www.bertarelli.org/ita/index.asp>

## CONTESTO STORICO-GEOGRAFICO Carte fluviali



Naviglio di Paderno e il fiume Adda, 1761, Milano, Archivio di Stato

CONTESTO  
STORICO-GEOGRAFICO  
Carte fluviali



Naviglio di Paderno, 1768,  
 Milano, Archivio di Stato

CONTESTO  
 STORICO-GEOGRAFICO  
 Carte fluviali





Naviglio di Paderno, sezione altimetrica,  
1812, Milano, Civica Raccolta Stampe A.  
Bertarelli.

CONTESTO  
STORICO-GEOGRAFICO  
Carte fluviali



La dinamica demografica storica: tendenza insediativa residenziale 1861-2001
La popolazione italiana alla soglia dell'Unità era di 26 milioni di abitanti, al 1911 è di 37 milioni. In Lombardia, per l'espansione delle città dovuta all'industrializzazione, la popolazione passa da 3,1 milioni di abitanti nel 1861 a 4,3 milioni nel 1901 e a 4,8 milioni nel 1911.

Milano passa dai 267.000 abitanti del 1861 ai 538 mila del 1901 e ai 700 mila del 1911. Le altre città italiane tra l'Unità e il 1911 hanno incremento di popolazione inferiori a quelli di Milano: Napoli, la più grande città italiana del 1860, ex capitale del più grande stato preunitario, passa da 484.000 abitanti a 751.000; Roma da 194.000 a 518.000; Torino da 173.000 a 415.000.

Negli anni trenta in Europa si assiste ad un consolidamento e ampliamento della propria struttura: Londra ha 8.300.000 abitanti e Berlino 4.200.000.

In Lombardia nel decennio 1921-1931 le stime valutano un incremento di 409 mila abitanti; al censimento del 1931, la popolazione di Milano ammonta a 960 mila abitanti, aumentando di circa 142 unità rispetto al 1921. Gli effetti della crisi del 1929 non si sono ancora manifestati, ma le stime relative al 1936 danno una popolazione di 1,1 milioni di abitanti; mentre tra il 1931 e il 1936 la popolazione regionale raggiunge 5,8 milioni di abitanti, con un incremento della popolazione lombarda di circa 240 mila persone.

Al 1961 la popolazione lombarda conta 7.406.152 unità, dal 1936 al 1961 si assiste ad un aumento di circa 1,5 milioni di abitanti. L'area metropolitana milanese aumenta di 847.000 abitanti arrivando ad una popolazione che conta 2.448.000 di cui 1.582.000 sono gli abitanti di Milano con quindi un aumento del 41,8%.

Nel successivo decennio, dal 1961 al 1971, la popolazione di Milano cresce di circa 150.000 unità, quella complessiva dell'area metropolitana di 627.000 raggiungendo 3.075.000 abitanti. La Lombardia nello stesso periodo da 7,4 milioni passa a 8,5 milioni, l'incremento è di circa 15.2% e risulta il più alto dall'Unità.

Dal 1971 al 1981 la Lombardia è in crescita ma con un ritmo rallentato rispetto ai decenni precedenti, la popolazione aumenta di circa 348 mila unità raggiungendo 8.891.652 abitanti. Milano decresce di 127.000 abitanti ma l'area metropolitana ha un incremento di 108.000 unità.

Nel decennio successivo la crescita è ormai quasi fermata: tra il 1981 e il 1991 l'incremento medio annuo in Italia si è ridotto allo 0,4 per mille, il più basso dall'Unità. In poco più di un secolo la popolazione italiana è aumentata di oltre 30 milioni raggiungendo nell'ultimo censimento del 1991 56.778.000 abitanti simile la situazione in Francia che conta poco più di 56 milioni di abitanti, l'Inghilterra 57 milioni e la Germania 62 milioni di abitanti. Nello stesso decennio in Lombardia si verifica un calo della popolazione dello 0.4% e si assiste ad una decrescita generale nelle città che vede Milano diminuire i suoi abitanti del 14,6% seguita da Torino con decremento pari al 13,8%.

Ma con la complicità del calo delle nascite, che sta accentuando il fenomeno dell'invecchiamento, la popolazione si avvicina alla 'crescita zero', cioè un tasso di incremento nullo.

Le stime valutano un calo della popolazione lombarda tra il 1991 e il 1995 di 477 mila unità con un passaggio da 8,8 milioni di a 8,3 milioni di abitanti. Solo Bergamo con 114 mila abitanti nel 1991 registra un incremento positivo della popolazione del 1,78% nel 1995.

Stimate nello stesso anno le altre città della Lombardia hanno un tasso negativo come Milano con -4,5%, Mantova -5,5%, Brescia -2,2%, Como -2,7%, Cremona -2%, Lecco -1,2%, Pavia -2,4%, Sondrio -0,5%, Varese -1.2%.

Cornate d'Adda nel contesto macroubanistico territoriale

La lettura della dinamica della popolazione consente di dare in termini di sintesi un quadro di insieme dei fenomeni che vi sono correlati e che ne influenzano l'andamento o che, in funzione della variazione della popolazione, vengono da questa condizionati. Questi fenomeni strettamente collegati alle dinamiche della popolazione sono, di volta in volta, economici, infrastrutturali, strategici, politici (L'analisi si basa sull'elaborazione dei dati disponibili che sono di seguito elencati: Lombardia 2007: Bilancio demografico anno 2007 e popolazione residente al 31 Dicembre; Popolazione dei comuni d'Italia ai censimenti 1861-1991: Censimento ISTAT; Lombardia popolazione in serie storica 1861-2001: Popolazione residente ai Censimenti 1861-2001).

Lo studio delle dinamiche insediative della popolazione è stata condotta guardando alla parte orientale della regione Lombardia, coprendo tuttavia un ambito di analisi di scala ampia, di livello regionale sulla base del riconoscimento di alcuni elementi quali:
- la rete delle infrastrutture, costituita dalla maglia viaria gerarchizzata e dalla rete ferroviaria;
- i sistemi insediativi, consolidatis nel tempo sulla trama di alcune direttrici storiche di collegamento, individuati attraverso l'"occupazione del suolo";
- i caratteri fisici e ambientali specifici come il sistema idrografico del fiume Adda.

Per dare una lettura strutturata della tendenza insediativa del più vasto ambito territoriale di cui Cornate costituisce una delle realtà di rilievo si è proceduto ad una lettura che comprende:
- la direttrice del tracciato autostradale Milano Venezia, e l'insieme dei piccoli comuni che su questa gravitano;
- la fascia intermedia di comuni medi e piccoli, che si attestano lungo il tracciato del futuro Sistema Viabilistico pedemontano;
- il sistema insediativo che si sviluppa lungo l'alveo del fiume Adda fino a racchiudere l'area del Lago di Como delimitato a nord dall'arco alpino;
- la fascia pedemontana con i capoluoghi di provincia di, Monza e Brianza, Lecco, e Bergamo;
- l'area milanese nord-est estesa ai comuni di corona.

La tendenza insediativa considera un arco temporale di oltre un cinquantennio, in quanto va dal 1951 al 2009 ed è strutturata per intervalli ventennali dell'incremento medio annuo, ad eccezione delle ultime due soglie relative al decennio 1991/2001 e ai nove anni compresi fra il 2001 e il 2009. L'area di studio ha interessato 72 comuni contermini a Cornate d'Adda divisi tra le provincie di Milano, Monza e Brianza , Bergamo e Lecco.

Analizzando il primo intervallo temporale 1951-71 si riscontra un aumento generalizzato della popolazione nell'ambito di pianura che gravita su Milano, nella nuova provincia di Monza e Brianza, e verso i capoluoghi provinciali di Bergamo e Lecco. Tale crescita è determinata in linea generale dalla fase di industrializzazione iniziata appunto negli anni cinquanta e vede il sistema delle infrastrutture,

direttrici storiche delle strade e delle ferrovie, riconfermare le relazioni storiche esistenti, in affiancamento alla rete autostradale. Questo periodo evidenzia, per i comuni considerati, una crescita della popolazione di oltre il 44%, con incremento del 46,3% per Milano e i comuni dell'hinterland, del 50,6% di Monza e Brianza, del 28,8% di dei comuni della bergamasca e del 23,8% dei comuni dell'area di Lecco.

I comuni del lecchese, rilevano una crescita minore rispetto al territorio sopra descritto, con un incremento generale del 20,4% e valori massimi del 30% circa per i comuni di Merate e Robbiate. In questo ventennio si ha una crescita anche dei capoluoghi di provincia con un incremento del 35,9% per la città di Milano, 56,4% per la città di Monza, del 23,0% per la città di Bergamo e del 25,4% per la città di Lecco. La tendenza all'aumento generalizzato della popolazione, non si riconferma nel 1971-1991 che rileva un decremento generalizzato per il territorio in esame del -11,4%. Tale valore risulta essere negativo perché in questo periodo si evidenzia un forte decremento della popolazione residente nei capoluoghi di provincia incapaci di soddisfare la domanda abitativa sia per l'aumentata rendita immobiliare che per l'assenza di aree edificabili, Milano -20,9%, Bergamo -10,3%, Lecco -13,8%, solo Monza ha un saldo positivo del 5,5%. La tracimazione che oramai ha coinvolto anche le fasce di prima corona tende ad espandersi verso le aree più marginali disponibili ad ampliare il suolo urbanizzato a scapito delle aree agricole.

Il trend negativo è ancora maggiore in relazione all'invecchiamento della popolazione e al decremento della natalità, che nell'insieme accentuano l'allargamento della base della "piramide delle classi di età". Valori decisamente negativi caratterizzano soprattutto i poli di medie e grandi dimensioni, contraddistinti da fenomeni congestivi, dalla staticità del mercato abitativo e dal forte aumento dei prezzi del mercato immobiliare. Le ragioni di queste dinamiche sono connesse non solo al processo insediativo residenziale, ma anche ai cambiamenti del sistema economico-produttivo per la tendenza ad una crescita caratterizzata dall'indifferenza localizzativa della piccola e media industria, continuata fino alla prima metà degli anni '80 in tutto il territorio del Nord Milanese. Tuttavia i generalizzati fenomeni di dismissione e delocalizzazione della grande industria dei settori "maturi" (meccanica strumentale, tessile e chimica), costituiscono il fenomeno negativo di segno dominante dagli anni '80 in poi. La profonda ristrutturazione del settore industriale è parzialmente compensata dalla forte crescita dei settori terziario e dei servizi alla persona, che tendono a collocarsi entro i centri urbani e nelle aree a maggior concentrazione insediativa. Questo processo di decremento della popolazione nei grandi centri urbani, si ripercuote anche nei comuni dell'hinterland, che registrano una crescita della popolazione con valori decisamente inferiori per le provincie di Milano e Monza, mentre si confermano sugli stessi indici del ventennio

precedente quelle di Bergamo e Lecco. L'area milanese cresce del 4,9%, i comuni della nuova provincia di Monza e Brianza, crescono del 27,8%, l'area bergamasca del 23,7% e quella del lecchese del 28,2%.

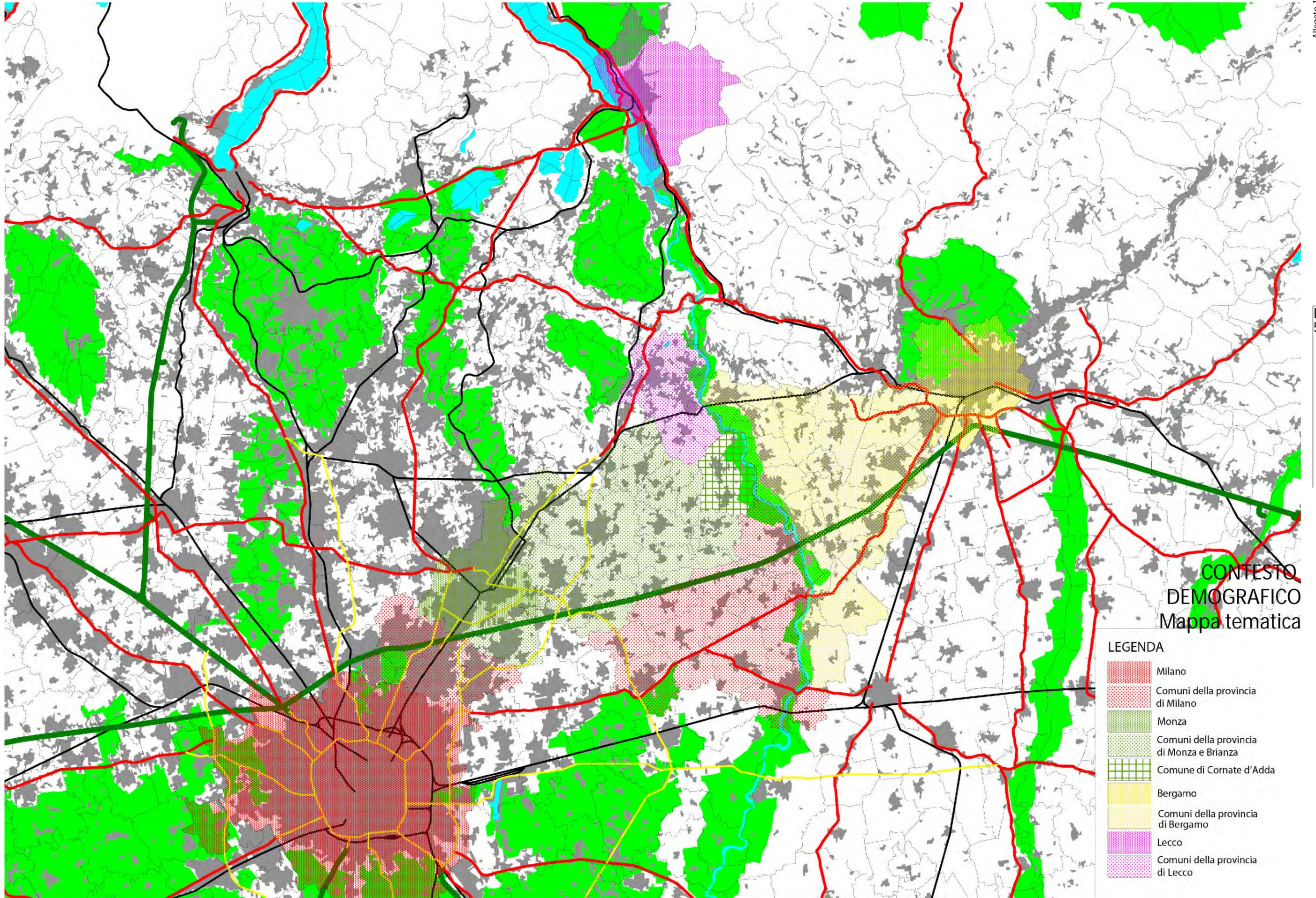
Fra il 1991 e il 2001 continua la generalizzata decrescita della popolazione e per l'area di riferimento si rileva un valore di -3,9%, ancor più sensibile nei comuni di medie e grandi dimensioni, Milano, -8,3%, Monza -0,4%, Bergamo -1,6% e Lecco -0,8%. In controtendenza, invece, i piccoli comuni al di sotto dei 5.000 abitanti, che assorbono la popolazione che lascia i grandi centri, registrando valori positivi per l'area monzese 9,4%, bergamasca 13,8% e del lecchese 9,3%, diversa è la situazione dell'hinterland milanese che segue l'andamento negativo del capoluogo -2,6%. Pare così consolidarsi il fenomeno, iniziato già alle soglie precedenti, di espansione "diffusa" della città, con modelli comportamentali e abitativi che investono i centri minori e ne favoriscono l'espansione.

Nel periodo che va dal 2001 al 2009 si evidenzia una nuova generalizzata tendenza alla crescita della popolazione residente a favore delle aree urbanizzate. La nuova ondata migratoria proveniente da paesi a basso reddito e iniziata nel decennio precedente assume maggiore rilevanza. Il tasso di natalità, seppure manifesti un lieve incremento, rimane comunque basso con il conseguente invecchiamento della popolazione originaria. Aumenta inoltre il numero delle famiglie ma diminuisce il numero dei componenti, si manifesta quindi una situazione di sottoaffollamento delle abitazioni: parte del patrimonio costruito negli anni '50 e '60 non risponde più alla domanda e, di conseguenza, sarà necessario avviare un ciclo di demolizione e ricostruzione. Una parte di domanda abitativa viene soddisfatta con il riuso delle aree che si rendono disponibili a seguito della dismissione degli insediamenti industriali, evitando in questo modo un ulteriore consumo di suolo.

Le dinamiche territoriali ed economiche dell'area, seppure nella loro complessa articolazione, si possono sintetizzare in una prima fase di espansione urbana, in una seconda di urbanizzazione diffusa e indifferenziata avvenuta negli anni '80, e nella terza, più recente e ancora in atto, della specializzazione. La scala delle relazioni funzionali individua un bacino di spostamenti che si spingono al di là dei confini amministrativi, che potremmo definire a scala interregionale.

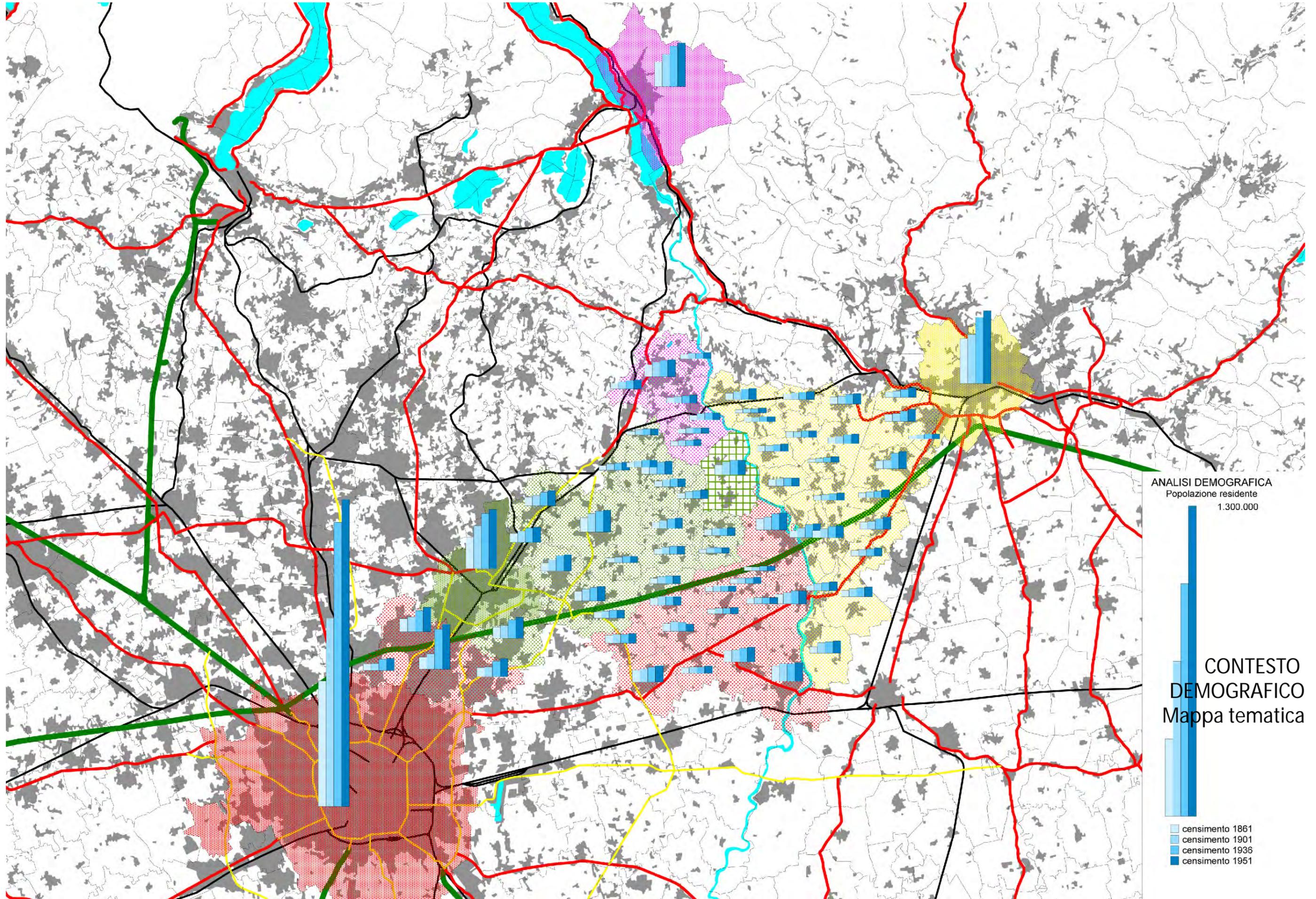
La tendenza insediativa registra un valore generale positivo sia per i grandi centri, sia per comuni minori 4,7%, cresce la popolazione a Milano del 3,1%, a Monza dello 0,9%, a Bergamo del 3,1% e a Lecco del 4,5%. Anche i comuni minori registrano valori positivi con crescita del 5,5% per l'hinterland milanese, dell' 8,6% per l'area monzese, del 14,7% per i comuni della bergamasca, e dell'11,6% per i comuni del lecchese. La tabella evidenzia l'andamento demografico dei comuni capoluogo ai censimenti dal 1861 2001 e al 2009.

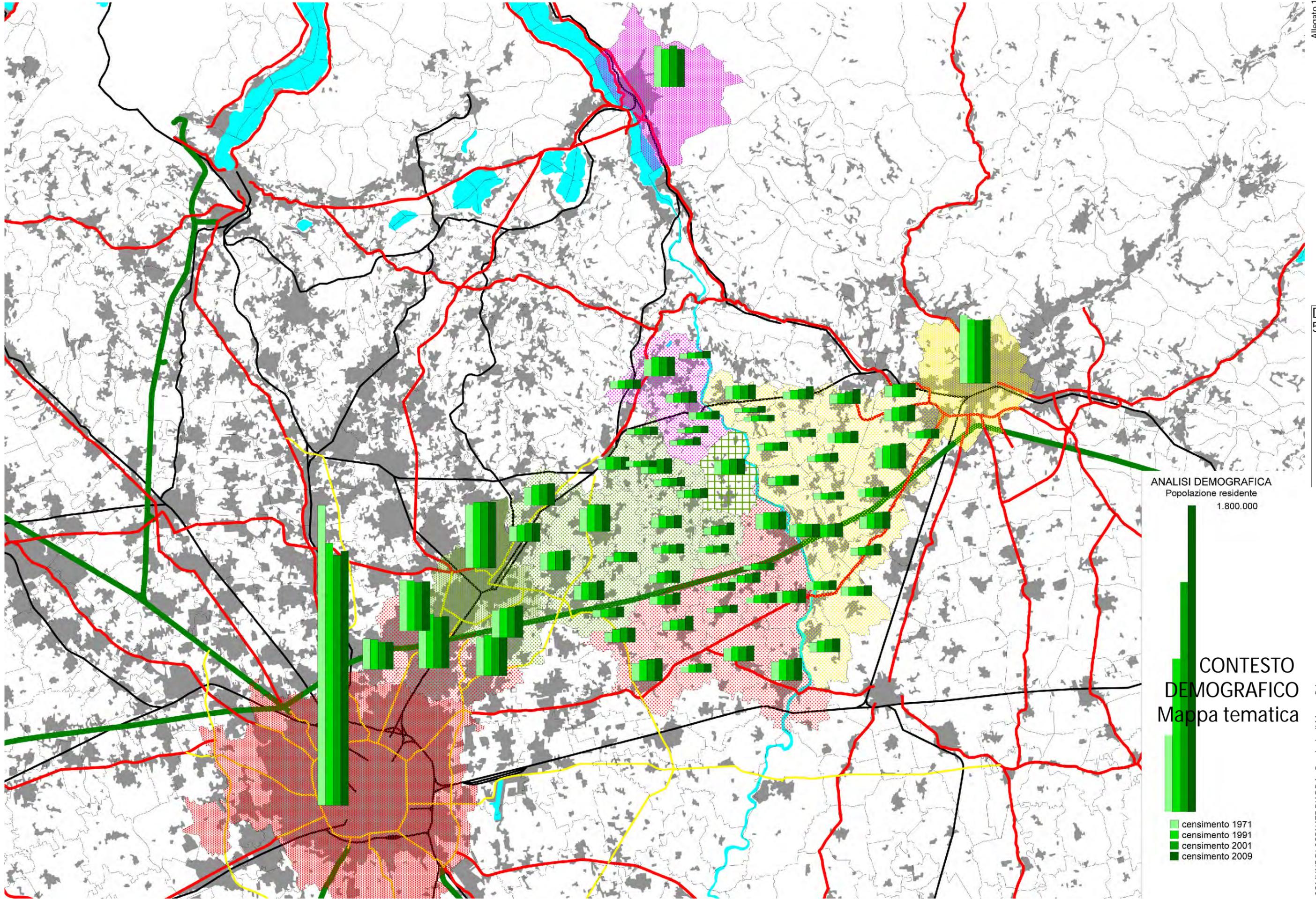
## CONTESTO DEMOGRAFICO Quadro statistico

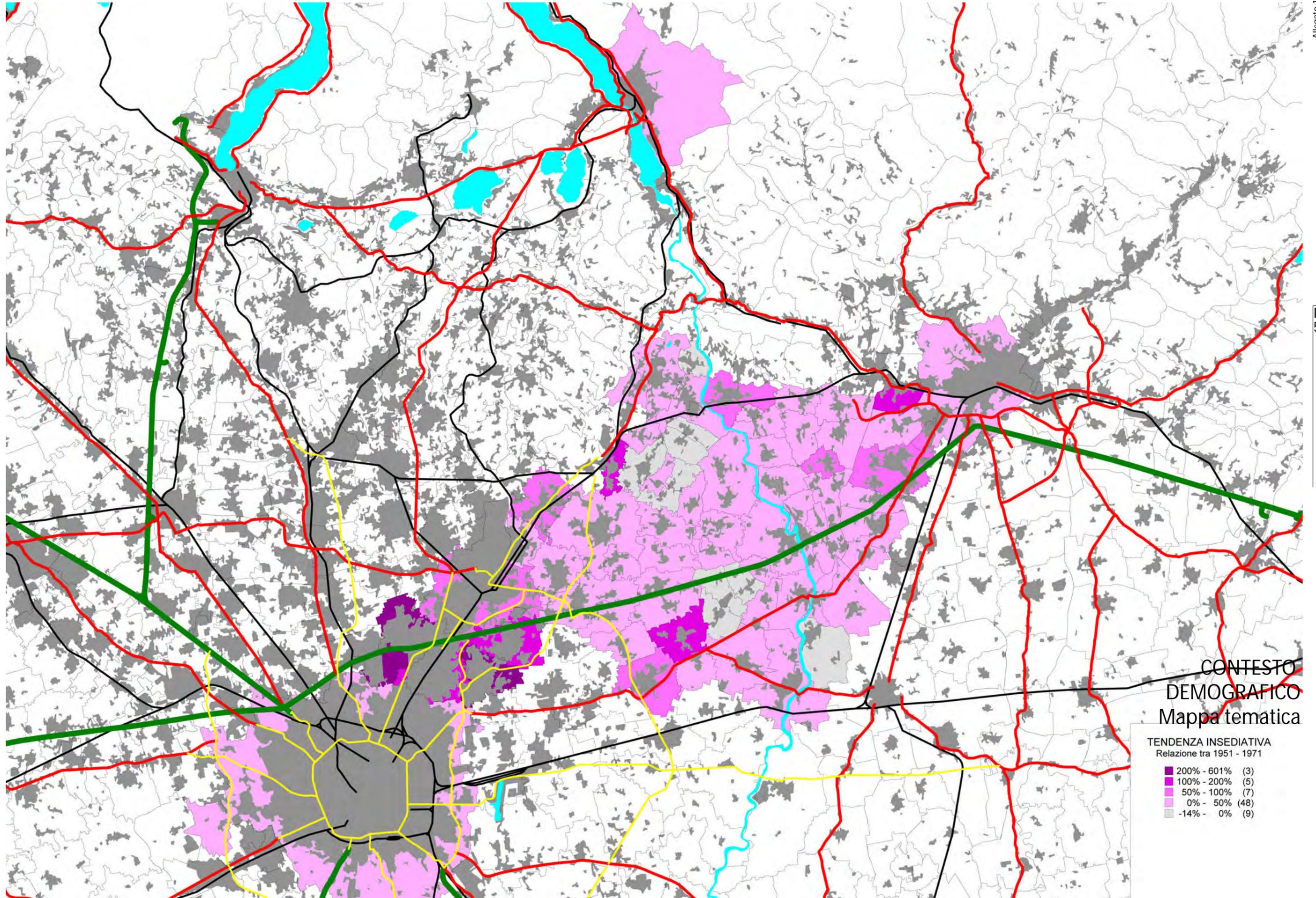


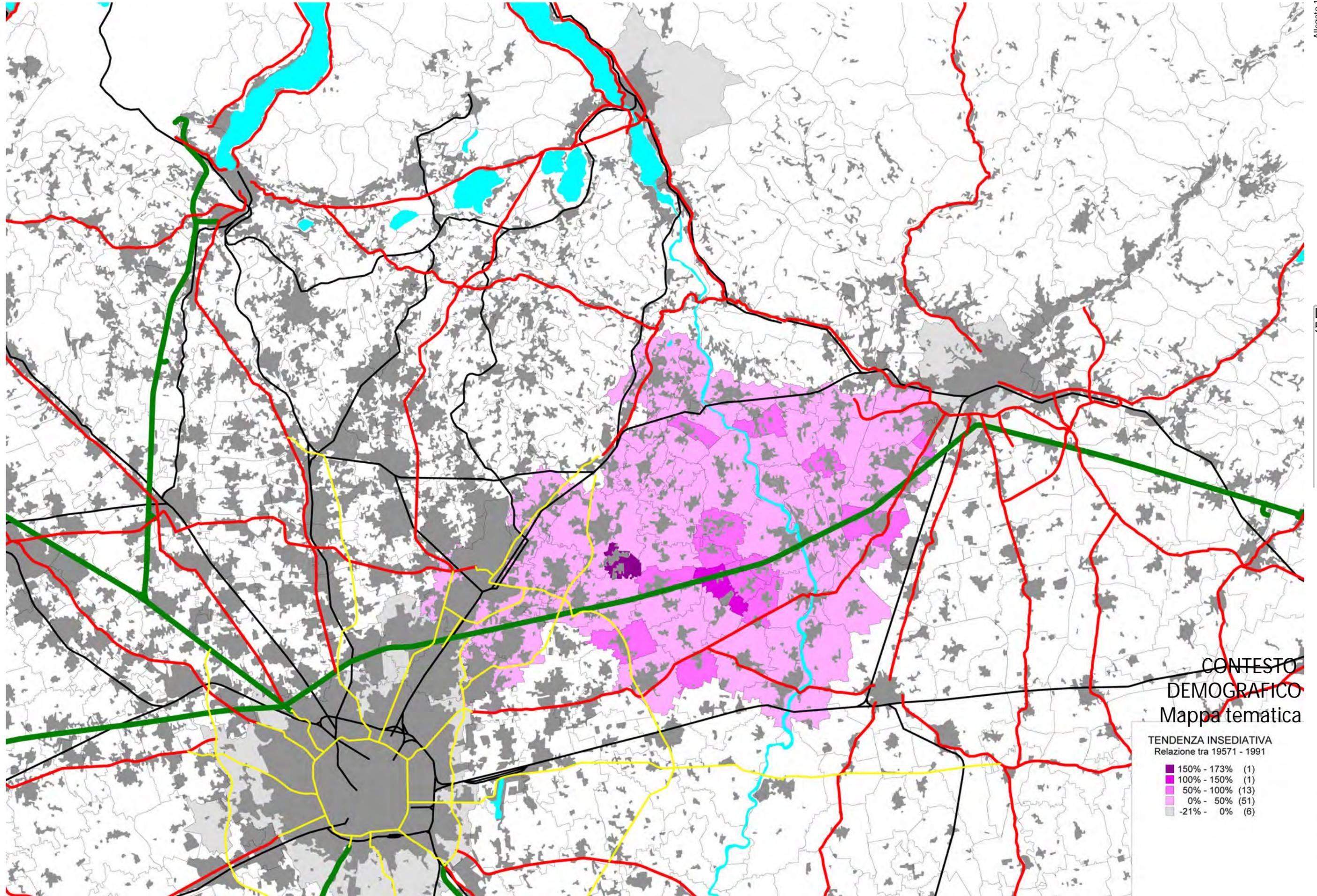
**CONTESTO  
DEMOGRAFICO**  
Mappa tematica

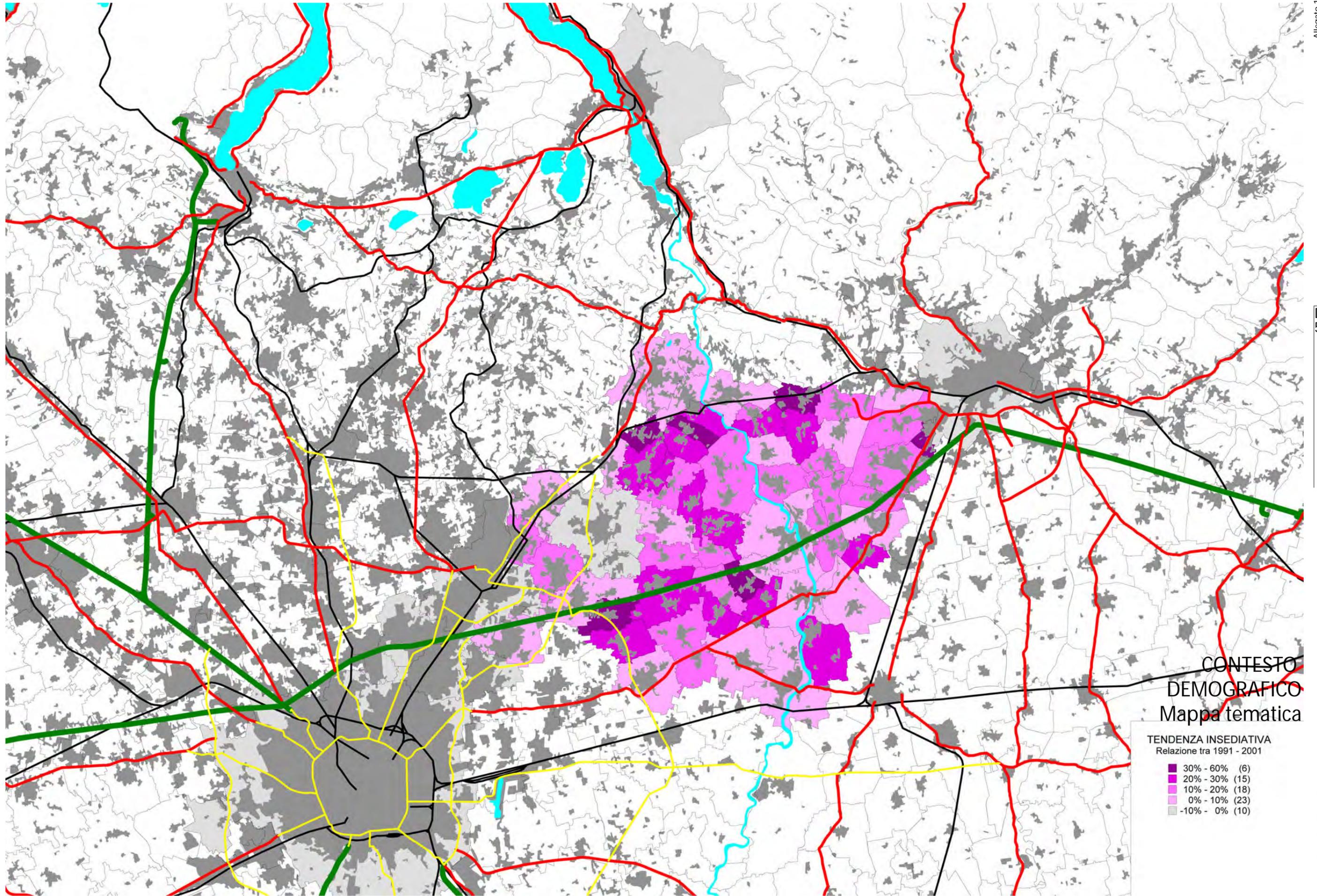
- LEGENDA**
- Milano
  - Comuni della provincia di Milano
  - Monza
  - Comuni della provincia di Monza e Brianza
  - Comune di Cornate d'Adda
  - Bergamo
  - Comuni della provincia di Bergamo
  - Lecco
  - Comuni della provincia di Lecco

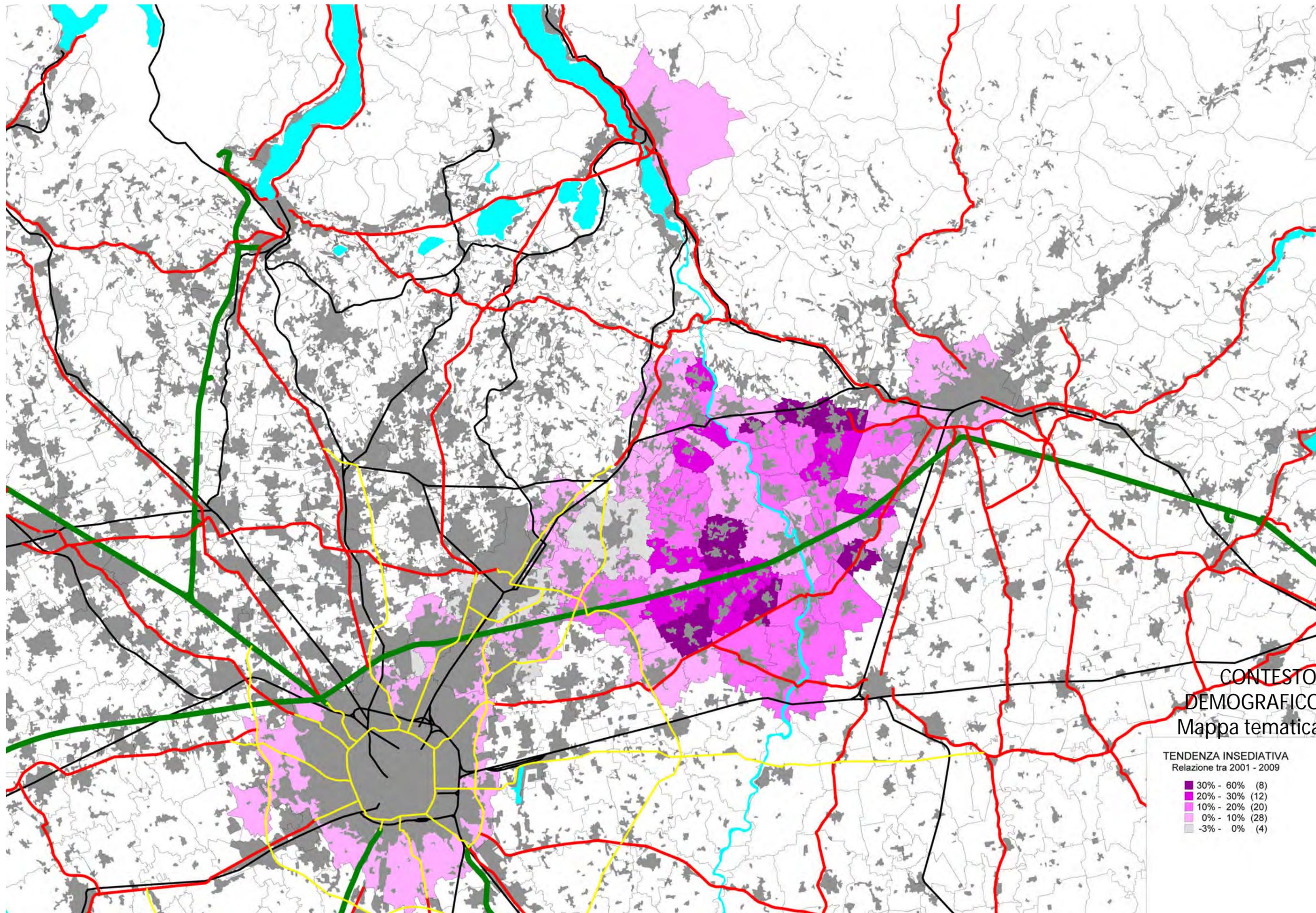












CONTESTO  
DEMOGRAFICO  
Mappa tematica

TENDENZA INSEDIATIVA  
Relazione tra 2001 - 2009

30% - 60%	(8)
20% - 30%	(12)
10% - 20%	(20)
0% - 10%	(28)
-3% - 0%	(4)

**Alzaia**

L'alzaia è la strada che costeggia l'argine di un corso d'acqua (naturale o artificiale) utilizzata dai mezzi di traino delle imbarcazioni: in genere poco più elevata del livello dell'acqua ha una carreggiata di dimensioni ridotte.

**Ambiente**

"Vocabolo di origine scientifica (G. Galilei) passato al significato traslato per definire "l'insieme delle condizioni sociali, culturali e morali delle persone che circondano l'individuo e ne contrassegnano le forme della vita fisica e spirituale" (Battaglia)" (da: La storia del paesaggio urbano di Milano, V. Vercelloni)

**Aratorio, adacquatorio, marcitorio**

"Nella qualità di terreno definito aratorio adacquatorio, in cui l'acqua, solitamente estiva, veniva data in maniera discontinua a intervalli di tempo, si potevano coltivare tutti i tipi di cereali: di solito, la rotazione delle colture avveniva sui quattro anni, prevedendo per il primo anno granoturco, il secondo frumento, il terzo avena e il quarto fieno stagionato in tre tagliate. Il prato adacquatorio, caratterizzato anch'esso dall'uso discontinuo dell'acqua, produceva annualmente tre tagli di fieno chiamati maggengo, agostano e terzolo. Il primo, più nutriente, si tagliava alla fine di aprile e veniva solitamente venduto per alimentare i cavalli dei cittadini ricchi; il secondo, raccolto all'inizio di luglio, era dato alle mandrie quando scarseggiava l'erba fresca; il terzo, tagliato in settembre, era l'alimento per i buoi e per i cavalli da lavoro.

Spesso, in seguito "si pascolava il quartirolo", cioè si riusciva a ottenere un quarto taglio di fieno. Invece il prato marcitorio aveva come caratteristica principale la produzione invernale di foraggio, resa possibile dallo scorrere in superficie, quindi senza gelare, di un velo d'acqua che derivava dai fontanili (vedi voce), e che aveva una temperatura superiore all'atmosfera circostante. In tali prati quindi si produceva fieno di prima qualità che si falciava più volte all'anno, e che serviva per alimentare le vacche da latte. L'aratorio semplice produceva solitamente, in una rotazione di un biennio, due cereali che potevano variare fra granoturco, segale, frumento e avena. Il prato semplice, anch'esso non irrigabile, produceva fieno di seconda qualità due volte all'anno, "non facendosi alcun calcolo del fieno agostano che ordinariamente è bruciato dal sole"" (da: Terre di Zibido, AAVV).

**Brughiera**

Terreno abitato e non coltivato, tipico dei climi temperati, caratterizzato da una vegetazione rada, di carattere arbustivo (da: Lombardia conoscere il territorio).

**Cabreo**

Dalla lingua catalana "del XIII secolo capbreu: dal latino caput, capo principale; e dal latino brevis, lettera, documento, lista, registro; attestato nel latino medioevale del XIII secolo capibrevium, registro del notaio e del giudice; è la mappa che rappresenta una parte del territorio di proprietà privata, redatta dal proprietario per diversi usi pratici o per la contestazione delle valutazioni fiscali; caso questo del milanese del XVI secolo" (da: Atlante storico ...).

**Calcografia**

Termine con il quale si indicano tutte le tecniche incisorie in cavo (bulino, puntasecca, acquaforte,

acquatinta e i procedimenti maniera nera e vernice molle) che necessitano del torchio calcografico in fase di stampa. Tale torchio è costituito da un rullo che esercita una forte pressione sul foglio da stampare spingendolo nei solchi pieni di inchiostro. Tipica della calcografia è l'impronta del rame, data, appunto, dalla forte pressione operata su carta e lastra dal torchio. Con questo stesso termine si indicano anche i musei/depositi in cui sono custodite le lastre incise; es. Calcografia Nazionale, Roma (cfr. CRS Bertarelli).

**Canale**

Naturale o artificiale, consente lo scorrimento delle acque (e il flusso di natanti per merci e passeggeri). "La stretta interconnessione del trasporto via d'acqua, tra mare, fiume e canale, è antichissima: vi sono prove che nel bacino mediterraneo i sistemi di canali artificiali integrassero i corsi d'acqua naturali già nel III millennio avanti Cristo. Ovviamente l'efficacia di questa interdipendenza è stata condizionata nel tempo dal più generale contesto socio-economico e dall'evoluzione dei rapporti commerciali interregionali, mentre l'innovazione tecnica nei mezzi di trasporto ha a lungo mantenuto un'incidenza modesta e molto lenta" (da: Atlante storico ...).

**Carta Tecnica Regionale (della Lombardia)**

Sviluppata tra il 1980 e il 1985 (l'ultimo aggiornamento -ad oggi- disponibile risale al 1994), la Carta Tecnica Regionale (CTR) rappresenta un documento di inestimabile importanza per le attività di governo del territorio (programmazione, pianificazione, progettazione, alle differenti scale). "I fogli della CTR o sezioni, sono "tagliati" secondo multipli delle maglie del reticolo. La superficie di ogni sezione della Carta tecnica della Lombardia è un rettangolo di 80 cm di larghezza per 50 di altezza: il che equivale, alla scala di 1:10.000, a un territorio di 8 per 5 chilometri e dunque ad una superficie di 40 kmq. Il reticolato chilometrico è ottenuto con sottili linee che scandiscono la carta in 40 quadrati di 10 cm di lato, ognuno corrispondente ad un kmq" (da: La CTR - TCI ...).

**Cartella**

Raccolta o fascicolo, spesso rilegato o comunque corredato di una custodia, contenente più stampe di uno stesso artista o di differenti autori. Solitamente, alla fine di una cartella si trova il ècolophon (cfr. CRS Bertarelli).

**Cartiglio**

Elemento decorativo, di forma rettangolare, di rotolo spiegato o di nastro, su cui generalmente appaiono scritte, stemmi, elenchi (cfr. CRS Bertarelli).

**Cascina**

"La parola cascina, di origine lombarda, derivata da voce tardo medioevale, è registrata dall'inizio del XII secolo. La catena cassinna (lombardo) - apsia (latino volgare)- capsus (recinto per contenere gli animali), da cui capsina, cassina, cassinale (vocaboli antecedenti il X secolo), è connessa per etimologia popolare al latino caseus (cacio). L'edizione veneziana del 1741 del Vocabolario degli Accademici della Crusca così definisce la cascina: "Luogo, dove si tengono, e dove pasturano le vacche, onde si fa il burro, e 'l cacio". Nel 1962 Salvatore Battaglia così descrive

il significato della parola nel suo Grande dizionario della lingua italiana: "Complesso di fabbricati rurali, comprendenti abitazioni, stalle, fienili, locali per la fabbricazione di burro, e formaggio, magazzini, raggruppati intorno ad un grande cortile; fattoria, casa colonica. Anche: locale dove si allevano e custodiscono vacche e dove si fabbricano burro e formaggio". Il senso è evidente: la cascina, come prima la villa e il monastero, è un'azienda produttiva per l'agricoltura intensiva, l'allevamento selezionato, la trasformazione dei prodotti. Si integra con la corte agricola all'interno degli abitati, ma da questa si distingue per la sua collocazione sul fondo agricolo, all'interno di un più vasto programma economico di investimenti nell'agricoltura.

La sua distribuzione a sistema nel territorio è dimostrazione della sua specifica produttività. Presenti in Lombardia fin dal X secolo, sia pure con costruzioni fisicamente precarie, le cascine si diffondono con la loro specificità tipologica e funzionale dal XIII secolo, in particolare nell'area agricola della Bassa irrigua, quando la grande proprietà, anche religiosa, affida la gestione dei fondi ai contadini della zona in cambio di una certa quantità di prodotti. Dal XVI secolo l'affittuario è obbligato al rispetto di particolari capitolati, anche per le scorte vive e morte. L'insieme delle mappe catastali (vedi voci catasto) di Carlo VI descrive con estrema precisione oltre all'assetto proprietario anche l'organizzazione planimetrica e le specificità colturali del fitto sistema di cascine-aziende agricolo-zootecniche milanesi nella prima metà del Settecento. Secondo lo storico Luigi Faccini il rinnovamento della cascina lombarda sarebbe tardo secentesco, conseguente alla peste degli anni '30 del XVII secolo, quando la centralità urbana di Milano e la forza delle sue corporazioni manifatturiere vengono annullate dalla grande catastrofe demografica. Quella straordinaria società manifatturiera esce dall'ecatombe della peste come società agricola, e per decenni gli investimenti di risorse monetarie e di lavoro umano non saranno più diretti alle attività manifatturiere e commerciali. Sono gli anni della sperimentazione, della formazione del nuovo imprenditore agricolo lombardo, che porteranno l'agricoltura lombarda a diventare nella prima metà del Settecento un'agricoltura specializzata, come sarà appassionatamente descritta da Carlo Cattaneo e Stefano Jacini.

Di questa storia millenaria dell'azienda agricolo-zootecnica lombarda, la geografia degli insediamenti umani conserva molti documenti: nella scanditura dell'organizzazione economica del territorio agricolo, finalizzata alla sua massima produttività, in relazione organica al divenire dell'assetto sociale. Le rappresentazioni cartografiche del milanese ne identificano con sempre maggior precisione l'assetto territoriale, mentre i catasti -quello teresiano prima e quello lombardo-veneto poi- ne documentano fedelmente molte specificità" (da:Atlante storico).

**Castrum**

"Più spesso usato al plurale, castra; accampamento, stabile o provvisorio, dell'esercito romano. Distingueva il castrum la disposizione planimetrica, in un incrociarsi di elementi ortogonali, attorno ai due assi principali costituiti dalla via decumana (che nel tratto dal praetorium -alloggio del comandante- alla porta praetoria

prende il nome di via praetoria) e dalla via principalis. Oltre alla porta pretoria si avevano le seguenti aperture: porta decumana, porta principalis dextera, porta principalis sinistra. Da castrum vengono alcazar, castello" (da: Enciclopedia dell'architettura ...).

**Catalogo ragionato**

Repertorio sistematico che contiene la descrizione, e spesso l'illustrazione, dell'intero corpus incisorio, o litografico, di un autore. Generalmente riporta anche segnalazioni bibliografiche, filigrane, biografia dell'artista e, non sempre, le corrispondenze con precedenti catalogazioni (cfr. CRS Bertarelli).

**Catasto**

"Dal veneziano catastico, documentato nel XII secolo, a sua volta derivato dal bizantino catasticon, registro; è l'inventario dei beni immobiliari di un determinato territorio, redatto per fini fiscali sulla base di una descrizione analitica dei beni e della stima dei loro valori e delle loro rendite" (da: Atlante storico ...).

**Catasto moderno**

"La storia successiva dei catasti lombardi si intreccia con le più vaste operazioni regionali o nazionali, sempre però esplicitando una sorta di continuità con i risultati dei catasti settecenteschi. Dopo il 1805 inizia la redazione del nuovo catasto napoleonico. [...] Nel 1814 è avviata l'operazione del catasto lombardo-veneto, con il tentativo di aggancio geodetico delle rilevazioni catastali alla sottorete militare esistente, ma con l'opposizione dei militari. Dopo l'Unità, dal 1886, inizia la formazione del Nuovo Catasto Terreni nazionale, che per Milano è solo un aggiornamento del materiale già esistente: si applica, contro le misurazioni regionali, il sistema metrico decimale, con redazione su tavole di zinco: viene attivato nel 1902. Nel 1931 è approvato, con Regio Decreto, il testo unico delle leggi sul nuovo catasto; è del 1949 il Decreto del Presidente della Repubblica per la formazione del nuovo catasto edilizio urbano, a seguito del quale avverrà il più grande aggiornamento del catasto italiano del 1955-1960. Innovazioni delle tecniche tradizionali sono imposte dal Decreto n. 650 del 1972. Benché i primi studi risalgano al 1972, sarà solo all'inizio degli anni '80 che il Catasto italiano affronta la questione dell'utilità di applicare le tecniche informatiche moderne" (da:Atlante storico).

**Catasto spagnolo**

"Il significato di modernità ed efficienza del progetto di governo imperiale di Carlo V, è dimostrato anche dal fatto che nel 1535, otto anni dopo l'invio del primo governatore spagnolo Antonio de Leyva, sia pubblicato il decreto impositivo del catasto, su suggerimento di un manager dell'Impero, il Duca Alfonso D'Avalos, che sarà il terzo governatore spagnolo di Milano: per confectionem /Estimi generalis in toto Mediolani Dominio. Questa data rappresenta in Europa l'inizio della formazione dei catasti di vasta portata, il successivo dei quali in Italia fu quello piemontese, iniziato nei primi anni del XVII secolo. Le misurazioni e le relative stime furono portate a termine negli anni seguenti. Che tutto questo non fosse finalizzato alla sola priorità fiscale è induttivamente credibile se si considera che la formazione della nuova cinta bastionata di Milano iniziò nel 1545, e le mura vennero edificate dall'anno successivo. L'esatta misurazione del territorio era indispensabile per simili opere di ingegneria militare, per la verifica geometrica dei progetti balistici su una base cartografica.

Il catasto spagnolo (sollecitato dall'Imperatore nel 1548) si allestiva tramite una denuncia grafico-estimativa da parte dei proprietari (e qui, come si è detto, l'esigenza fiscale si coniuga con la redazione dei cabrei, vedi voce), a cui si applicavano le verifiche grafico-estimative dei periti fiscali, il tutto convergente nei registri fondiari dei terreni e in quelli dei fabbricati. A questi ultimi doveva corrispondere la mappa urbana, cioè la tavola grafica dei fabbricati. È evidente come questo processo attivasse un contenzioso censuario senza fine, che portò -ma senza conseguenza pratica- l'imperatore Filippo II all'eliminazione del contenzioso dichiarando sola misurazione valida quella fiscale pubblica. La parziale autonomia che la classe dirigente milanese si era garantita nell'età spagnola può essere stata una delle cause della mancata attivazione di quel catasto, in difesa dei privilegi consolidati. Gli atti del censo sono andati perduti, ma alcuni ritengono attendibile pensare che furono poi utilizzati in parte dal governo austriaco per la redazione del catasto settecentesco" (da: Atlante storico ...).

**Catasto teresiano**

"Nel 1718, cinque anni dopo l'instaurazione del governo austriaco in Lombardia, l'imperatore Carlo VI impone la revisione generale del catasto terreni,

un nuovo censimento che si baserà anche sull'aggiornamento dei cabrei di parte, con verifiche fiscali sul campo. In un primo tempo le tavolette comprendevano sia la rappresentazione grafica che le informazioni relative ai proprietari e alle diverse colture. Tra il 1718 e il 1723, al termine delle rilevazioni (con tempi così ristretti da far pensare, appunto, a una forma di riuso dei non attivati documenti catastali spagnoli), convergevano a Milano con contratti a termine tecnici di molte regioni italiane, e molti stranieri, dalla Francia e dall'Olanda, così da farci apparire il catasto settecentesco, da ogni punto di vista sia tecnico che grafico, come un'opera collettiva cosmopolita.

Nel 1731 viene pubblicato il decreto per la revisione generale del catasto immobiliare, mentre nel 1749 è edito il decreto impositivo della Real Giunta del Censimento, presieduta da Pompeo Neri: si attiva così quello che sarà definito catasto teresiano, e da questo momento saranno formati i sommarioni (vedi voce), i registri dei Libri fondiari, scindendo la parte grafica da quella descrittiva. Questa operazione si conclude con la formazione di 2.387 censuari per nove province lombarde: Milano, Pavia, Bergamo, Corno, Brescia, Mantova, Cremona, Sondrio e Lodi. Il catasto teresiano è il veicolo tecnico-fiscale per il conseguimento di un'uguaglianza borghese all'interno di una società nuova in cui si manifesta la vittoria degli interessi dei ceti meno privilegiati; per questo motivo l'antica classe dirigente, che aveva conservato i propri privilegi nell'età spagnola, guarderà con sospetto all'innovazione austriaca, come a ogni manifestazione dell'Illuminismo (vedi voce riformismo asburgico). Le pratiche catastali incidono profondamente nella rappresentazione cartografica della realtà: la matrice dell'assetto proprietario, che vuole definiti i suoi esatti perimetri, sia per l'interesse privato che per quello fiscale pubblico, diviene una concezione del mondo che non accetta altre logiche. Perimetri, immediata distinzione tra parti edificate e no, numerazioni particellari che rimandano alle descrizioni necessarie a valutare il reddito su cui applicare l'imposizione fiscale sono le uniche informazioni necessarie, rigorosamente minuziose, per la formazione delle mappe. L'aspetto decorativo gratuito che i geografi in passato avevano inserito nelle mappe per rappresentare i giardini, spesso simbolici e fantasiosi, scompare nelle mappe successive, impregnate della sola ideologia della proprietà" (da: Atlante storico ...).

# ATLANTE STORICO-GEOGRAFICO

## Glossario per la lettura dei documenti storici

Raggruppa le "parole chiave" emerse dalle attività di ricerca per il PGT. In alcuni casi le parole assumono una trattazione più lunga rispetto alla classica definizione da dizionario: si tratta di micro-saggi che incorporano la trattazione del termine e la sua storicizzazione.

**Centuriazione**

"Dal latino centuratio. In Roma antica, il procedimento della suddivisione di un territorio in cento parti secondo le linee incrociate del cardo e del decumano (le strade principali che si estendevano la prima sull'asse nord-sud, la seconda sull'asse est-ovest). Tale procedimento era usato nelle assegnazioni di terre ai cittadini delle colonie di nuova fondazione" (da: Enciclopedia dell'architettura ...).

**Chiusa**

Sbarramento artificiale di un corso d'acqua costituito da una struttura stabile con saracinesche o porte disposte trasversalmente nel letto al fine di regolare la portata del corso d'acqua e, in qualche caso, permettere il superamento di dislivelli da parte dei natanti (vedi voce Conca)

**Colophon**

Dal greco kolophon che vuol dire termine, compimento, estremità. Di solito con questo termine si indica un foglio, appartenente ad un libro o ad una cartella di incisioni, che contiene il titolo dell'opera, il nome dell'autore, dello stampatore, la tiratura, il tipo di carta, l'indicazione del luogo di edizione e la data di ultimazione dei lavori (cfr. CRS Bertarelli).

**Conca**

Opera idraulica che consente il superamento da parte di natanti dei dislivelli che si incontrino in fiumi canalizzati o canali di navigazione interna. La conca di navigazione consiste in due avamporti, uno superiore e uno inferiore, che devono assicurare ai natanti in attesa un luogo di sosta riparato e dotato di attracchi, in cui la velocità dell'acqua sia ridotta, e in un'opera di chiusa vera e propria. L'opera di chiusa è composta da una vasca o camera di manovra di dimensioni adeguate ai natanti che possano transitarvi, delimitata a monte e a valle da due testate per l'alloggiamento delle porte (chiuse) e dei meccanismi di riempimento e svuotamento della camera stessa. La camera ha il fondo a quota eguale o di poco inferiore a quella dell'alveo del tronco di canale a valle. Il sollevamento e l'abbassamento nella camera del natante, che viene così portato al livello del tronco di canale da percorrere successivamente, avviene mediante regolazione del livello dell'acqua nella camera stessa.

**Contado**

"Campagna circostante una città, ivi compresi i poderi e i villaggi: è un'entità tipica del periodo feudale" (da: La Lombardia conoscere ...).

**Cornice**

Decorazione ornamentale che, solitamente, inquadra una rappresentazione, o più raramente un particolare, per porre quella data immagine in rilievo rispetto al resto della composizione (cfr. CRS Bertarelli).

**Corpus incisorio**

Tutte le opere incise dal medesimo artista (cfr. CRS Bertarelli).

**Darsena**

Da [l'arabo dar-sina'a "casa dell'industria" attraverso il dialetto genovese] Specchio d'acqua riparato da banchine o costruzioni in muratura in cui si tengono le imbarcazioni o si eseguono operazioni di carico e scarico; a tale scopo sono variamente attrezzate. Per la città di Milano il "porto in terra", in cui confluisce il Naviglio grande proveniente dal fiume Ticino, e da cui diparte il Naviglio pavese.

**Data**

La data, spesso indicata dopo il titolo o nelle vicinanze della firma dell'autore, si riferisce all'esecuzione della lastra. Talvolta, se posta accanto al nome dello stampatore, può indicare l'anno di edizione dell'esemplare (cfr. CRS Bertarelli).

**Esemplare**

Ogni singolo foglio stampato da una stessa matrice e facente parte di una tiratura. A volte erroneamente si usa come sinonimo il termine ècopia (cfr. CRS Bertarelli).

**Fiume, Canale**

Con un'espriosa sintesi Fernand Braudel (Fernand Braudel, Civilisation matérielle, économie et capitalisme (XV-XVIII siècle). Les structures du quotidien: le possible et l'impossible, Paris 1979) ha definito il Mediterraneo un sistema di strade, integrato, attraverso la fatica dell'uomo (da ostacolo il mare doveva divenire legame), al sistema di fiumi e canali dell'entroterra. Scrive Braudel: Il Mediterraneo è un insieme di vie marittime e terrestri collegate fra loro, e quindi di città che, dalle più modeste alle medie, alle maggiori si tengono tutte per mano. Strade e ancora strade, ovvero tutto un sistema di circolazione. . . il Mediterraneo, che si può definire, nella totale pienezza del termine, uno spazio-movimento. All'apporto dello spazio circostante, terrestre o marino, che è la base della sua vita quotidiana, si assommano i doni del movimento. Più questo si accelera, più tali doni si moltiplicano, manifestandosi in conseguenze visibili. La Toscana è probabilmente, per secoli, la più bella campagna del mondo. Non è forse perché Firenze si nutre di grano siciliano, mentre la Toscana rurale ha potuto specializzarsi nella cultura della vite e dell'ulivo?

La stretta interconnessione del trasporto via acqua, tra mare, fiume e canale, è antichissima: vi sono prove che nel bacino mediterraneo sistemi di canali artificiali integrassero i corsi d'acqua naturali già nel III millennio avanti Cristo. Ovviamente l'efficacia di questa interdipendenza è stata condizionata nel tempo dal più generale contesto socio-economico e dall'evoluzione dei rapporti commerciali interregionali, mentre l'innovazione tecnica nei mezzi di trasporto ha a lungo mantenuto un'incidenza modesta e molto lenta. Le grandi città storiche avevano un rapporto diretto con il mare, anche tramite i percorsi fluviali, per le esigenze commerciali e militari. Nelle nazioni più ricche e intraprendenti d'Europa lo sviluppo demografico e la moltiplicazione delle attività manifatturiere, dal XVII secolo, richiedono l'estensione del sistema dei trasporti su acqua, sino alla costruzione di una maglia così fitta da servire ogni insediamento (urbano o solamente produttivo) in un territorio sempre più vasto, a volte determinando la formazione lungo i tracciati di nuovi insediamenti o trasformando per qualità e quantità quelli esistenti: si pensi al caso di New York dopo l'apertura dei canali di collegamento con i grandi laghi. Rispetto ai più antichi sistemi di canalizzazione e in generale di regolazione delle risorse idriche a scopo irrigatorio e di bonifica dei territori agricoli, il ruolo svolto dalla rete dei canali settecenteschi come sistema infrastrutturale al servizio degli insediamenti produttivi e mercantili è analogo a quello attuato il secolo successivo dalla rete ferroviaria. In entrambi i casi si tratta di una forte infrastrutturazione di territori sempre più vasti con percorsi artificiali, a cui accedono le aziende per il rifornimento delle materie prime e per la spedizione dei prodotti finiti. È nell'età della rivoluzione industriale che l'enorme sviluppo delle attività umane impone

l'esigenza di realizzare canali navigabili a sistema in un territorio. L'espansione quantitativa delle flotte mercantili da prima a dopo la rivoluzione industriale è espressa dai dati relativi alla flotta della Gran Bretagna: nel 1630 il tonnellaggio complessivo passa dalle precedentil 50.000 tonnellate a 115.000, che divengono quasi 400.000 alla fine del secolo e circa 500.000 alla metà del XVIII secolo. Nel 1780 sale a 1.300.000 tonnellate, che divengono 2.200.000 nel 1820, per le sole navi a vela, contro 3.000 tonnellate delle imbarcazioni a vapore. Nel 1890 il tonnellaggio a vela è di 2.900.000 tonnellate e quello a vapore di 5.000.000; nel 1910 di 1.100.000 contro 10.400.000.

Analoga fu l'espansione della rete dei canali in Inghilterra: tra il 1760 e il 1820 tutto il territorio è interessato da una fitta rete di canali, che utilizzano a tratti i numerosi fiumi navigabili esistenti, e che raggiungono il mare. Londra è collegata tramite acque interne a Liverpool. Senza la Senna, l'Oise, la Marna, l'Yonne, Parigi non mangerebbe né berrebbe, e nemmeno si scalderebbe a piacere. Senza il Reno, Colonia non sarebbe -già prima del XV secolo- la più grande città di Germania, scriveva Braudel, aggiungendo: Se un geografo, nel Cinquecento, deve spiegare Venezia, subito parlerà del mare e delle grandi vie d'acqua che convergono verso le sue lagune, il Brenta, il Po, l'Adige. Per queste vie e per i canali, barche e chiatte spinte con pertiche giungono di continuo alla grande città (e dalla città portano merci nel territorio interno). Come fosse un grande albero con i rami in rapida crescita, il sistema dei canali francesi si innesta nel Mediterraneo alla foce del Rodano. Questo e la Saona sono l'asse navigabile nord-sud del paese sino a St. Symphorien sur Saône. Più a nord la capitale Parigi, costruita attorno alla Senna, è collegata con il mare a Le Havre e attraverso lo stesso fiume raggiunge a sud St. Mammès. Da Conflans, tramite il fiume Oise, dalla Senna si raggiunge Compiègne. Lille, Nancy e Strasburgo hanno un entroterra interessato da fiumi navigabili di estensione internazionale, in collegamento con le reti belghe e tedesche. Su questo impianto naturale, navigabile e navigato da sempre, si organizza l'integrazione dei canali, fino a formare un sistema di grande efficienza nell'età preparatoria della rivoluzione industriale. Le poche centinaia di chilometri costruite tra il 1600 e il 1765 (le congiunzioni nell'area di Lille e di Orléans, e il lungo canale tra Tolosa e il Mediterraneo), diventano una vera e propria rete nazionale al 1850. Dalla fine del Settecento progetti e proposte globali sono elaborati per tutto il paese, come attuazione pratica dell'idea di progresso. Merveille de l'Europe era chiamato questo sistema di canali che congiungeva l'Oceano con il Mediterraneo. Fu nel contesto di questi studi, nella tradizione degli ingegneri francesi che proponevano questi interventi, nella continuità tecnica tra l'età dell'Illuminismo e della Restaurazione, che nacque l'ipotesi di una funzione intercontinentale dei canali. Ferdinand deLesseps (1805-1894), fu l'ideologo e il tecnico della certezza positivista di migliorare la geografia per le utilità degli uomini. I canali di Suez e di Panama ebbero probabilmente nel XIX secolo un significato simbolico superiore ai reali obiettivi pratici che i progetti perseguivano. Il Kédivè d'Egitto incaricò Giuseppe Verdi di scrivere un'opera (l'Aida, rappresentata a Il Cairo il 24 dicembre 1871) in occasione dell'inaugurazione, avvenuta il 17 dicembre 1869, del canale di Suez. Ciò avvenne nell'ottimismo generale in un progresso certo e senza fine, benché l'opera verdiana fosse rappresentata con un anno di ritardo per le conseguenze della guerra franco-prussiana del 1870.

La formazione dei canali navigabili settecenteschi fu una delle prime occasioni generalizzate per l'investimento di capitali privati nel sistema infrastrutturale del territorio. Lo spirito speculativo di quelle iniziative capitalistiche provocò una serie di crisi finanziarie, nodi di rottura dovuti all'alternarsi tra euforia e panico nell'opinione dei piccoli azionisti. La prima crisi finanziaria di questo tipo, avvenuta in Gran Bretagna nel 1772, fu causata dalla speculazione sui canali, mentre la seconda crisi, del 1793, fu causata dalla mania dei canali. Nel 1797, sempre in Gran Bretagna, ve ne fu un'altra simile; seguì, nel 1828, la prima crisi in Francia, derivata dalle speculazioni sui canali e contemporaneamente sulle aree fabbricabili, riprodottasi poi nuovamente nel 1838. A loro volta le nuove infrastrutture, le ferrovie, portarono anch'esse a investimenti speculativi, con conseguenti crisi finanziarie: in Gran Bretagna nel 1836, nel 1847 e nel 1848 con estensione a tutta l'Europa e agli Stati Uniti, e poi ancora, con uguale estensione mondiale, nel 1857 e nel 1873. La lentezza resterà però la connotazione negativa del trasporto per acque interne, sia nell'utilizzazione del percorso in direzione della corrente, sia ancor più nel trasporto dei battelli controcorrente, con traino a riva di animali (ma in certi siti il traino era umano). Presto il territorio si avvarrà di una rete più capillare e sicura, quella ferroviaria. Al canale rimarrà il trasporto di merci povere, pesanti, per lunghe distanze. Queste utilità si mantengono fino ai nostri giorni, come risulta dai programmi e dalle gestioni internazionali mediterranee, che considerano come standard un tipo di natante da 1.350 tonnellate, imbarcazione atta alla navigazione fluvio-marittima, da entroterra a entroterra, da origine a destinazione senza rotture di carico" (da: Atlante storico ...).

**Foglio**

Superficie su cui viene impressa l'immagine prodotta sulla matrice. Caratteristica dei fogli antichi è la presenza della filigrana figurata, sostituita, a volte, in epoca moderna con il marchio della ditta produttrice della carta o dello stampatore dell'opera (cfr. CRS Bertarelli).

**Fondamento idrostatico (della partizione delle acque secondo le altezze)**

"L'altezza viva, che ha un fiume nel suo alveo regolare, all'altezza viva, che ha di poi dopo quella quantità d'acqua, che scorre per la prima sezione, a quella, che scorre per la feconda; e reciprocamente della velocità esercitata dopo lo scemamento, alla velocità, che prima esercitava" (da: Memoria idrostatica ...).

**Fonte iconografica**

Motivi o opere figurative di riferimento da cui si deduce il soggetto rappresentato in un'incisione (cfr. CRS Bertarelli).

**Fosso**

Nelle fortificazioni antiche, scavo artificiale che seguiva esternamente il perimetro delle opere difensive, per impedire agli assalitori di avvicinarsi ad esse. Disposizioni del genere si trovano in opere fortificate di civiltà ed epoche remotissime: fecero parte del tipico vallum romano e si perfezionarono nell'architettura militare medievale e dei tempi successivi. Il fosso poteva essere riempito d'acqua, o anche asciutto, nel qual caso la sua funzione difensiva era in rapporto soprattutto con le dimensioni e le disposizioni accessorie per la protezione del piede delle mura. Il transito in tempi normali attraverso i fossi avveniva per mezzo di ponti stabili in muratura o mobili (ponti levatoi) o provvisori in legname.

**Fregio**

Motivo ornamentale decorativo utilizzato per

abbellire una composizione. L'utilizzo di fregi in campo tipografico è molto diffuso (cfr. CRS Bertarelli).

**Frontespizio**

Prima pagina di un libro, a volte decorato. Riporta il titolo dello stesso o della serie, qualche volta il nome dell'autore o dello stampatore e la data dell'opera (cfr. CRS Bertarelli).

**Grafica**

Dal greco graphein (=scrivere). Indica qualunque forma di segno, dalla scrittura al disegno. Quando si parla di produzione grafica ci si riferisce a qualunque forma: alla litografia, al disegno, all'incisione.... (cfr. CRS Bertarelli)

**Iconografia**

Descrizione di tutti gli elementi storici, mitologici, religiosi' che distinguono l'immagine e la collocano in un preciso contesto culturale (cfr. CRS Bertarelli).

**Iconologia**

Disciplina che studia i significati simbolici e allegorici degli elementi iconografici e formali di un'opera (cfr. CRS Bertarelli).

**Incile**

Dal [latino incilis: incidere, tagliare]. Apertura, imbocco, inizio di un canale di irrigazione o di bonifica.

**Lavatoio**

Vasca alquanto ampia di pietra, cemento o altra materia, con margini forniti di lastre di pietra o tavole di legno inclinate, atte alla lavatura dei panni, per lo più di uso comune o pubblico. Sta anche ad indicare il luogo stesso in cui si trova tale vasca.

**Mappa catastale**

Restituisce graficamente lo stato delle proprietà immobiliari e fondiarie, con riferimento (n° di mappa, foglio, ecc.) ai rilevamenti catastali.

**Misure teresiane**

Misure di lunghezza: Trabucco = 6 piedi = 2,6111 mt; Braccio = 12 once = 0,5949 mt; Oncia = 0,036 mt; Cubito = 0,444 mt
Misure di superficie: Pertica = 24 tavole = 654,5179 mq; Tavola = 4 trabucchi quadri = 27,2715 mq
Capacità aridi: Moggio = 8 staia = 149,2349 lt; Staio = 4 quartari = 18,2792 lt; Quartaro = 4 metà = 4,5698 lt
Capacità liquidi: Brenta = 3 staia = 75,543 lt; Staio = 4 quartari = 25,1847 lt; Quartaro = 4 pinte = 6,2961 lt
Pesi: Libbra grossa=28 once=0,762 kg=726,5 gr; Libbra piccola = 12 gr; Once = 0,3267 kg. = 326,8 gr; Oncia = 24 denari = 0,02723 kg

**Mulino**

"È noto che il mulino, pur conosciuto in età antica, trovò applicazione diffusa solo nel Medioevo, soprattutto dopo il Mille. Quasi sempre esso era presente, dati i costi di impianto, all'interno di estesi organismi fondiari. Nel Medioevo erano due i tipi di mulino ad acqua in attività [...] nella Padania irrigua: quelli edificati sulla riva di corsi d'acqua e quelli natanti o a "sandone" ancorati dove lo corrente era più veloce. Dal Quattrocento-Cinquecento si moltiplicarono i mulini sulle grandi possessioni o in posizione funzionale a più cascate. Essi avevano molteplici usi: macinatura di cereali, torchiatura di semi, pilatura del riso. Il mugnaio, sul piano economico e sociale, era una figura che si distingueva, paragonabile per prestigio e per reddito ad un fittabile. Nel basso Medioevo i mulini erano costituiti da un edificio rettangolare a un solo piano, preceduto da un portico per il carico e lo scarico delle merci: comprendevano l'abitazione del

mugnaio la stanza delle granaglie, la stanza dei palmenti (macine). In seguito si articolò con l'aggiunta di un piano superiore, di locali di servizio, di rustici. Dalla ruota di legno si passò alla ruota in ferro. Tra Ottocento e Novecento, con l'applicazione dell'energia elettrica e con la concentrazione dell'attività molitoria in grandi mulini impostati con criteri industriali, il tradizionale mulino è diventato una struttura sempre più obsoleta" (da: Architettura rurale ...).

**Naviglio**

"La parola naviglio o navili definisce nel linguaggio italiano settentrionale, milanese in particolare, il canale o fosso navigabile, e fu per un certo tempo, per analogia utilizzata anche per definire i canali irrigatori. Naviglio significava imbarcazione o moltitudine di navi dello stesso tipo già nella lingua italiana del XIII secolo. Per estensione concettuale deriva dal latino medioevale navigiu(m)" (da: Atlante storico ...).

**Paratòia**

Parete mobile di sbarramento di un corso d'acqua con funzione di regolazione di portata dello stesso. Secondo i modi di funzionamento le paratòie si distinguono in: piane, costituite da telaio e pareti rinforzate che scorrono entro guide verticali sollevate da aste dentate collegate ad un meccanismo di sollevamento; a settore, costituite da una parete curva rotante su un asse orizzontale, cui è collegata da bracci; cilindriche, costituite da un tubo cilindrico disposto orizzontalmente che si alza e si abbassa scorrendo a mezzo di ruote dentate e catene su piani inclinati; a ventola, costituite da una parete piana incernierata sul bordo inferiore a un asse orizzontale fisso in modo da ruotare intorno ad esso assumendo posizioni variabili tra quella verticale di chiusura completa e quella orizzontale di totale apertura.

**Pertica**

Antica misura di area tuttora in uso in Lombardia e Veneto. La pertica milanese corrisponde a 654,5 mq, la pavese a 769,7 mq, la piacentina a 762 mq.

**Portata**

Volume d'acqua che passa attraverso una certa sezione di un corso d'acqua, in un periodo di tempo prefissato, di solito un secondo o un minuto. Tale volume varia con il variare dell'ampiezza della sezione o della velocità; inoltre variazioni di portata si hanno stagionalmente in coincidenza con stagioni piovose o con lo scioglimento delle nevi. Può essere molto utile calcolare la portata istantanea, cioè il rapporto tra la portata e l'ampiezza del bacino idrografico a monte della sezione, e la portata media, riferita a periodi molto lunghi (anni o decenni).

**Recto - Verso**

Il davanti e il retro della stampa (cfr. CRS Bertarelli).

**Roggia** Canale artificiale di ridotta portata utilizzato per l'irrigazione.

**Scolmatore**

Canale diversivo che provvede alla scolmatura delle acque di piena di un fiume.

**Serie**

Insieme di due o più stampe ideate e pubblicate come un'unica entità, collegate l'una all'altra dal titolo o dal soggetto comune. Caratterizzate da una numerazione progressiva presentano, pressappoco le stesse dimensioni (cfr. CRS Bertarelli).

**Sommarione**

Documento descrittivo degli elementi mappati sulla cartografia catastale.

## MATERIALI RACCOLTI PER LA COSTRUZIONE DEL QUADRO CONOSCITIVO: ARCHIVI CONSULTATI

### A - CARTOGRAFIA IGM

Archivio consultato:  
Servizio tesi e documentazione della cartografia e pianificazione [TeDoc] - Politecnico di Milano, Via Bonardi 3 - Tel. 02.2399.2667 - Fax. 02.2399.2663, email: infotesi@polimi.it

### CARTA D'ITALIA alla scala 1:25.000

Proiezione Trasversale Mercatore - Istituto Geografico Militare  
1889 Caprino Bergamasco  
1889 Trezzo sull'Adda  
1888 Vimercate

1936 Caprino Bergamasco  
1931 Trezzo sull'Adda  
1937 Vimercate

1956 Caprino Bergamasco  
1956 Trezzo sull'Adda

1974 Caprino Bergamasco  
1971 Trezzo sull'Adda  
1971 Vimercate  
Allegato 1

### B - CARTA TECNICA REGIONALE

1981 CTR scala 1:10.000 - [Quadranti B5E3, B5E4]  
1994 CTR scala 1:10.000 - [Quadranti B5E3, B5E4]

### C - CARTOGRAFIA CATASTALE STORICA

Archivio consultato:  
Archivio di Stato di Milano - Via Senato 10  
Tel. 02.7742.161 - Fax. 02.7742.16230, email: as-mi@beniculturali.it

### MAPPE DEL CATASTO TERESIANO

1721 Cornate d'Adda  
1721 Porto d'Adda  
- Colnago  
Allegati di rettifica  
1847 Cornate d'Adda  
1847 Colnago

### MAPPE DEL CATASTO LOMBARDO VENETO

1855 - 1857 Cornate d'Adda  
1855 - 1857 Porto d'Adda  
1855 - 1857 Colnago

1866 - 1887 Cornate d'Adda  
1866 - 1887 Porto d'Adda  
1866 - 1887 Colnago

1888 - 1896 Cornate d'Adda  
1889 - 1891 Porto d'Adda  
1889 - 1891 Colnago

### MAPPE NUOVO CATASTO TERRENI

1897 - 1902 Cornate d'Adda  
1897 - 1902 Porto d'Adda  
1897 - 1902 Colnago  
Allegato 2

### D - CARTOGRAFIA STORICA

Archivio consultato:  
Civica raccolta delle Stampe Achille Bertarelli P.zza Castello, Milano, Tel. / Fax. 0288463837 - email: C.CRAAI@Bertarelli@comune.milano.it

### CARTE IDROGRAFICHE

1780 "Tratto dell'Adda col tracciato del Naviglio di Paderno" (490x845) Coll.: Vol. CC 20

1812 "Conche per la derivazione del Naviglio di Paderno dall'Adda" (410x860) Coll.: CG. g 2-7  
1779 "Porzione del nuovo Naviglio sito in territorio di Paderno" Coll.: CG. g 5-17

Archivio consultato:  
Archivio di Stato di Milano  
Via Senato 10 - Tel. 02.7742.161 - Fax. 02.7742.16230, email: as-mi@beniculturali.it

**CARTA TOPOGRAFICA DEL REGNO LOMBARDO VENETO** costruita sopra misure astronomico-trigonometriche e incisa a Milano nell'Istituto geografico militare dell'I.R. Stato Maggiore Generale Austriaco. (in ASMi consultabile la ristampa anastatica 1973 ed. Cisalpino Goliardica, segnatura: AS L 19); pezzi montati su carta telata.

### E - ICONOGRAFIA STORICA

Archivio consultato:  
Fondo Amati presso Civiche Raccolte Grafiche e Fotografiche, Gabinetto dei Disegni P.zza Castello, Milano - Tel. 02.8846.3735 - Fax. 02.8846.3650  
Si tratta del materiale relativo all'Archivio del Fondo Amati, che conserva gli originali dei disegni dell'architetto Amati per le opere e i progetti da lui sviluppati a Cornate e Colnago.

### SEGNALE

c 112  
c 127  
c 134  
c 137  
c 143  
c 181  
c 184  
c 59  
c 74  
c 91  
d 105 recto  
d 14 (b/n - col.)  
d 35  
d 36  
d 77  
e 5 recto  
e 5 verso  
e 84 (b/n - col.)  
i 13

### CARTOGRAFIA IGM (ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE ITALIANO)

per ogni località vengono riportati:  
N., COMUNE, DENOMINAZIONE, UNITÀ, CATASTO, ANNO, TOTALE FOGLI, INVENTARIO, COLLOCAZIONE.

1, CAPRINO BERGAMASCO, Cartografia moderna; documento sciolto; carta topografica. Carta d'Italia alla scala 1:25.000 - Proiezione trasversale Mercatore 1889 1 REC 1424 TD CAR C 100.059

2, CAPRINO BERGAMASCO, Cartografia moderna; documento sciolto; carta topografica. Carta d'Italia alla scala 1:25.000 - Proiezione trasversale Mercatore 1936 1 REC 583 TD CAR C 100.815

3, CAPRINO BERGAMASCO, Cartografia moderna; documento sciolto; carta topografica. Carta d'Italia alla scala 1:25.000 - Proiezione trasversale Mercatore 1956 1 REC 965 TD CAR C 103.064

4, CAPRINO BERGAMASCO, Cartografia moderna; documento sciolto; carta topografica. Carta d'Italia alla scala 1:25.000 - Proiezione trasversale Mercatore 1974 1 REC 150 TD CAR C 104.043

5, TREZZO, Cartografia moderna; documento sciolto; carta topografica. Carta d'Italia alla scala 1:25.000 - Proiezione trasversale Mercatore 1889 1 REC 490 TD CAR C 100.106

6, TREZZO, Cartografia moderna; documento sciolto; carta topografica. Carta d'Italia alla scala 1:25.000 - Proiezione trasversale Mercatore 1931 1 REC 1584 TD CAR C 100.536

7, TREZZO, Cartografia moderna; documento sciolto; carta topografica. Carta d'Italia alla scala 1:25.000 - Proiezione trasversale Mercatore 1956 1 REC 381 TD CAR C 103.094

8, TREZZO, Cartografia moderna; documento sciolto; carta topografica. Carta d'Italia alla scala 1:25.000 - Proiezione trasversale Mercatore 1971 1 REC 190 TD CAR C 104.083

### CARTOGRAFIA CATASTO

per ogni località vengono riportati:  
N., COMUNE, DENOMINAZIONE, UNITÀ, CATASTO, ANNO, TOTALE FOGLI

1, COLNAGO, Mappe piane; Mappe piane prima serie; Mappe catasto teresiano; mappe attivazione; Colnago; Mappa 1. Pieve Pontirolo - Ducato di Milano 3517 Teresiano, 13

2, COLNAGO, Mappe piane; Mappe piane prima serie; Mappe catasto teresiano; mappe attivazione; Colnago; Mappa 2. Provincia di Milano - Allegati di rettifica 3517 Teresiano 1874, 1

3, CORNATE, Mappe piane; Mappe piane prima serie; Mappe catasto teresiano; mappe attivazione; Cornate; Mappa 1. Pieve Pontirolo - Ducato di Milano 3516 Teresiano 1721, 11

4, CORNATE, Mappe piane; Mappe piane prima serie; Mappe catasto teresiano; mappe attivazione; Cornate; Mappa 2. Pieve Pontirolo - Ducato di Milano - Allegato di rettifica 3516 Teresiano 1874, 1

5, PORTO D'ADDA, Mappe piane; Mappe piane prima serie; Mappe catasto teresiano; mappe attivazione; Porto d'Adda; Mappa 1. Pieve Pontirolo - Ducato di Milano 3518 Teresiano 1721, 4

6, COLNAGO, Mappe piane; Mappe piane prima serie; Mappe catasto lombardo veneto; allegati rettifica fabbricati prima copia; Colnago; Mappa 2. Mandamento Gorgonzola - Provincia di Milano 5296 Lombardo Veneto 1855 - 1857, 2

7, COLNAGO, Mappe piane; Mappe piane prima serie; Mappe catasto lombardo veneto; mappe nuovo censo prima copia; Colnago; Mappa 1. Provincia di Milano 2530 Lombardo Veneto 1866 - 1887, 11

8, COLNAGO, Mappe piane; Mappe piane prima serie; Mappe catasto lombardo veneto; mappe nuovo censo prima copia; Colnago; Mappa 2. - Provincia di Milano - Allegato di rettifica 2530 Lombardo Veneto 1889 - 1891, 1

9 CORNATE Mappe piane; Mappe piane prima serie; Mappe catasto lombardo veneto; allegati rettifica fabbricati prima copia; Cornate; Mappa 2. Mandamento Gorgonzola - Provincia di Milano

5295 Lombardo Veneto 1855 - 1857, 1

10, CORNATE, Mappe piane; Mappe piane prima serie; Mappe catasto lombardo veneto; mappe nuovo censo prima copia; Cornate; Mappa 1. Mandamento Gorgonzola - Provincia di Milano 2847 Lombardo Veneto 1866 - 1888, 14

11, CORNATE, Mappe piane; Mappe piane prima serie; Mappe catasto lombardo veneto; allegati rettifica fabbricati prima copia; Cornate; Mappa 2. Mandamento Gorgonzola - Provincia di Milano 2847 Lombardo Veneto 1888 - 1896, 1

12, PORTO D'ADDA, Mappe piane; Mappe piane prima serie; Mappe catasto lombardo veneto; allegati rettifica fabbricati prima copia; Porto d'Adda; Mappa 2. Mandamento Gorgonzola - Provincia di Milano 5301 Lombardo Veneto 1855 - 1857, 2

13, PORTO D'ADDA, Mappe piane; Mappe piane prima serie; Mappe catasto lombardo veneto; mappe nuovo censo prima copia; Porto d'Adda; Mappa 1. Mandamento Gorgonzola - Provincia di Milano 2844 Lombardo Veneto 1866 - 1887, 7

14, PORTO D'ADDA, Mappe piane; Mappe piane prima serie; Mappe catasto lombardo veneto; mappe nuovo censo prima copia; Porto d'Adda; Mappa 2. - Allegato di rettifica. Provincia di Milano. Allegato di rettifica. 2844 Lombardo Veneto 1889 - 1901, 1

15, COLNAGO, Mappe piane; Mappe piane seconda serie; Mappe nuovo catasto terreni; mappe originali; Colnago; Mappa 1. Mandamento Gorgonzola - Provincia di Milano 163 Catasto cessato 1897 - 1902, 12

16, CORNATE, Mappe piane; Mappe piane seconda serie; Mappe nuovo catasto terreni; mappe originali; Cornate; Mappa 1. Mandamento Gorgonzola - Provincia di Milano 176 Catasto cessato 1897 - 1902, 14

17, PORTO D'ADDA, Mappe piane; Mappe piane seconda serie; Mappe nuovo catasto terreni; mappe originali; Porto d'Adda; Mappa 1. Mandamento Gorgonzola - Provincia di Milano 353 Catasto cessato 1897 - 1902, 7

## ATLANTE STORICO-GEOGRAFICO Elenco segnature delle carte utilizzate