

Il mercato di Piazza del Lino fluttua verso le piazze del San Tommaso e dell'Ospedale, formata nel 1808. Insieme a ciò, attraverso i vertici o nodi di raccordo dell'orbita $[M^0]$ di contorno della regione centrale, si dislocano nuovi servizi [cfr appendice fig. 87 e segg]: in Piazza del Duomo (Camera di Commercio), in via Mascheroni (scuole del Carmine), in via Mentana (Demanio), in S. Andrea dei Reali (scuole di San Marino). Queste dislocazioni, che coincidono con più intensi movimenti, tengono insieme l'orbita centrale $[M^0]$ e la successiva $[D^1]$, riferita al cerchio canistriano 1, limite entro il quale incrementate funzioni di servizio sono comunque compatibili con un ambito di mobilità pedonale $[D^1 \equiv M^1]$. L'orbita attraverserà il 2° portico dell'Università, che nel 1787, nel 1806 e nel 1816 si espande nell'ex monastero del Leano con il 3° e il 4° portico.

E² Il nucleo romano originario, definito da un reticolo stradale regolare (6x10 quadrati con lato di 80+5 metri in media) di età repubblicana, ampliato con irregolarità forse in età imperiale, è avvolto per tre lati dalle Carone, ex fossati che a inizio '800 sono in parte coperti e in parte utilizzati per forza motrice. Un'orbita di contorno $[E^2]$, tipo circonvallazione interna, connette le classiche regioni di espansione mercantile, adiacenti a porte o ad altri punti chiave della struttura originaria [figg 16 b, 17 b].

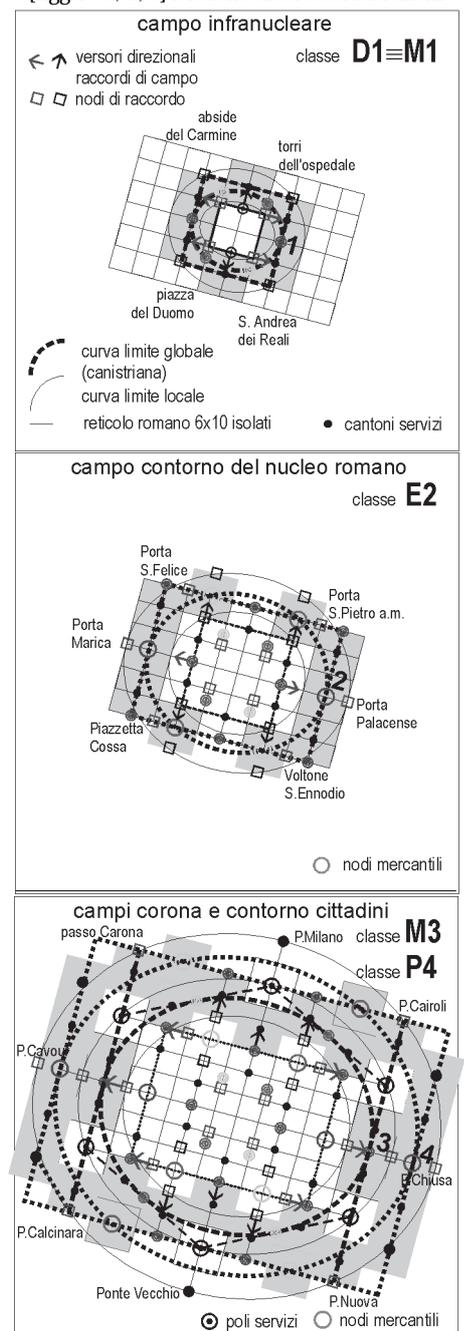
Dopo la riapertura di Corso Cavour attraverso l'ex monastero del Senatore (1804) e l'eliminazione della strozzatura a Porta Marica o Marenga (1823), alcuni interventi lungo l'orbita nucleare sono indici di continuità delle interazioni rispetto all'anello precedente e al seguente: ampliamento di Piazza di Loreto, oggi Petrarca (1834); sistemazione della piazzetta delle Gabbette, oggi Corso C. Alberto, a seguito dello sviluppo dell'ospedale (1844); prime sistemazioni della Piazza Mezzabarba (1875), oggi Municipio, al trasferimento degli uffici municipali [cfr appendice toponomastica, fig. 97]. Però non esistono ancora segni di raccordi incrementali nelle direzioni principali modello Fiamma, tra l'orbita mercantile del nucleo romano e l'analoga circonvallazione interna successiva, che definisce l'area compatta con le porte mercantili di origine comunale. Tranne verso ovest, in Corso Cavour, non crescono in particolare attività commerciali, né a sud della linea Cardano-Garibaldi, né a nord della linea C. Alberto-Petrarca. Almeno fino al primo '900, tarda a ricostituirsi l'anello fra le circonvallazioni interne del Centro Storico e del nucleo romano: questa si riduce a orbita di transizione tra anelli di servizi.

M³ ≠ P⁴ = M⁴ Partendo dalla seconda metà del '700, si osserva il rafforzamento di relazioni di continuità strutturale nella fase di transizione dal nucleo romano alla corona vescovile e comunale. La parte ex vescovile si identifica con l'orbita $[M^3]$ che collega poli sorgenti di servizi. Sull'asse cardanico vi sono i poli del Ponte Vecchio e del Castello; sulla Carona occidentale, il polo Botta, già casa degli Umiliati divenuta sede di Istituti Universitari (1894), e il polo Molazza, innovato nella tecnologia idraulica dalla Congregazione degli utenti (dopo il 1767); sulla Carona orientale, il polo Ghislieri, di fatto un insieme di Collegi cui è stato aggiunto l'Orto Botanico (1773), e il polo di Porta S. Giovanni, al quale fanno capo il Collegio Borromeo e molte istituzioni di Porta Oria.

L'orbita dei poli servizi è in origine assimilabile a un esagono [figg 16 c, 17 c]. Tende a trasformarsi in un quadrangolo, raccordandosi con la circonvallazione interna del Centro Storico, già quando è interrato il fossato della Cittadella (1776) e formata l'Allea (1809), poi quando si sistemano le strade intramurali lungo il Ticino (1847). Così, la parte ex comunale della corona non si identifica con una distinta orbita di mobilità $[M^4]$ al contorno, ma si verificano mescolamenti con l'orbita mercantile limite $[P^4 \equiv M^4]$. La prima vera strada di circonvallazione interna è del 1847, fra il Ponte e Porta Cavour, anche se vi sono state sistemazioni a passeggio alberato degli spalti interni alle mura fra Porta Cairoli e la Darsena (1765), fra Porta Cavour e Porta Milano (1830). La delibera del prolungamento della strada nell'attuale via Battisti è del 1918. [Cfr appendici 1, 2, 3].

■ Nodi e sorgenti principali formano curve limite globali. Nodi e cantoni sono centri di celle con ai bordi nodi-raccordo. Qui passano curve limite locali omotopiche, sostituibili da quadrangoli. Campi ad anelli locali si sovrappongono a orbite globali.

[figg 17 a, b, c] Modello di struttura ad anelli



[fig. 18] Corpi Santi di Pavia

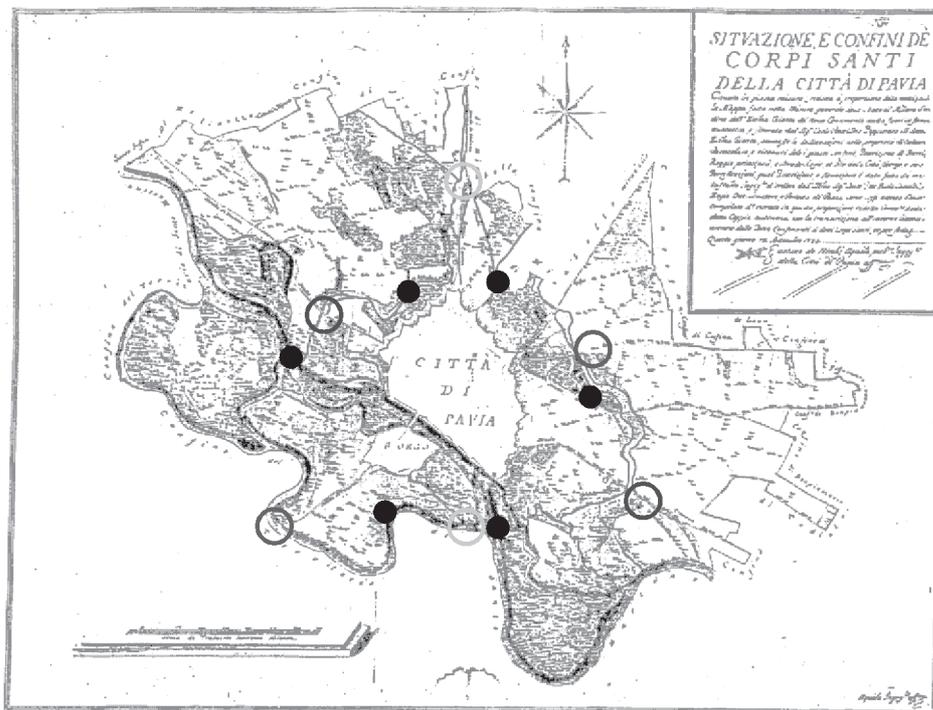
Mappa censuaria rilevata nel 1734

La mappa descrive le Strade Regie dello Stato di Milano, comprese nel territorio fra le fortificazioni e i confini del comune circondario dei Corpi Santi. Con nomenclatura ufficiale è indicata, anzitutto, la strada di Milano, sul fianco orientale del Navigliaccio e sull'occidentale del Parco Vecchio, che attraversa il "travacatore", o sifone, della Carona a Campeggi. Quindi la strada di Novara, che attraversa il Navigliaccio a S. Mauro e il confine a S. Sofia; la strada di Tortona, attraverso S. Martino; le strade di Piacenza, attraverso S. Lazzaro sulla Vernavola e la località Scarpone; di Cremona, attraverso S. Lazzaro e Tediolo; di Lodi, attraverso il Vallone della Vernavola dopo S. Spirito e Fossarmato al limite est.

E' inoltre tracciata la strada Vigentina, che attraversa la Vernavola alla Torretta ed esce presso Mirabello. Sono accennate strade minori, quali la Paiola e per Sirigari. Invece, non compaiono né la strada delle Due Porte, che passava a S. Paolo sulla Vernavola e fiancheggiava il muro orientale del Parco Vecchio, né la strada di Abbiategrasso, passante al Ponte di Pietra sul Navigliaccio.

Un dettaglio singolare, in questa raggiera stradale, è riscontrabile nella zona del Parco. Infatti, la strada di Milano risulta qui, in entrata, sdoppiata in due percorsi a partire da Campeggi. Un percorso di nord ovest è vicino alla Carona dei Mulini e lo si vede proseguire fino alle fortificazioni presso S. Stefano di Campagna, sotto il baluardo della Rotonda. Un percorso di nord est è vicino a un ramo di Carona che si dirige verso S. Giuseppe, dove confluisce nel Vernavolino proveniente da Mirabello.

Si può notare intanto che il tracciato del secondo ramo di Carona anticipa quello del futuro Naviglio e che la strada anticipa l'alzaia destra. Inoltre, a S. Giuseppe non si vede la strada incrociare il "Corso" uscente dalla porta S. Vito, o della Sala, e diretto a Mirabello, perché questa porta non è ancora aperta al traffico per Milano. Però la si vede piegare verso la Torretta, lungo l'attuale via Foltper, e congiungersi con la Vigentina uscente da Porta S. Maria in Pertica. Dopo il 1783, quando Pavia decade dal ruolo di piazzaforte e si demoliscono le fortificazioni esterne, la porta S. Vito (Porta Milano) verrà riaperta e la porta S. M. in Pertica per qualche tempo murata (da cui il nome di Porta Stoppa).



2.2 Inserimenti del Naviglio Pavese (1816-19) e della ferrovia (1860-68)

Una mappa del 1734 dei Corpi Santi, comune che circonda la città murata fino al 1883, ci è pervenuta in forma di sintetico disegno di rilevamento censuario, eseguito dall'ingegnere Aquila del comune di Pavia. Vi è documentata la situazione nell'età dello sviluppo della rete extraurbana di strade carrozzabili nello Stato di Milano, poco meno di un secolo prima dell'introduzione del Naviglio Pavese [fig. 18].

La mappa riporta, oltre le linee delle fortificazioni, quasi soltanto le strade Regie, i fiumi e i canali principali. La Carona, il Navigliaccio, la Vernavola, con il Gravellone, risultano in grande evidenza formare il contorno avvolgente cui allude Opicino, che le strade Regie intersecano.

A oriente del Ticino, nei punti di attraversamento mediante ponti o sifoni, oppure vicino ad essi, compaiono luoghi chiave del territorio con insediamenti di antica origine, come la cascina di Campeggi sulla strada di Milano, il Monastero di S. Mauro sulla strada di Novara, il complesso di S. Lazzaro sulla strada di Cremona, il complesso di S. Paolo in direzione di Cassina de' Levreri. Inoltre, sempre in corrispondenza di corsi d'acqua, i complessi di S. Spirito e S. Giacomo, sulla strada per Lodi, e della Torretta sulla strada Vigentina. San Giuseppe compare come punto di incrocio fra un tratto di strada per Milano deviato e corsi d'acqua minori. Questi luoghi sono oggi riconoscibili quali archetipi dei vertici insediativi sul contorno idrico del nucleo dei Corpi Santi, nel contesto delle Campagne - Soprana a ponente del Naviglio Vecchio e Sottana a levante della Vernavola - con il Parco Vecchio interposto a settentrione del giardino del castello.

Nel settore meridionale è reso in massima evidenza il circuito navigabile Ticino-Gravellone. Esso si articola in alcuni luoghi chiave: il ponte della strada di Tortona fuori Borgo Ticino e Cà della Battella; altri, non meno importanti, sono vertici di servizio agli sbocchi in Ticino del Navigliaccio e del Gravellone.