

SILVANO PIROTTA

LE VIE ROMANE NELLA PROVINCIA DI MILANO:
LE CASCINE PILASTRO E
LE CHIESE CAMPESTRI DEL PILASTRELLO

2013

INTRODUZIONE

Tutte le città che sono o che siano state, in qualche periodo della loro storia, capitali di un regno o di un impero, hanno sviluppato, assieme ad altri elementi che sono tipici e peculiari delle capitali, una fitta rete viaria che, diramandosi capillarmente fino a permeare tutta la superficie dei propri domini, permetteva ai loro funzionari amministrativi, ma anche ai soldati del proprio esercito, di arrivare nel minor tempo possibile fino agli angoli più sperduti dei territori che giacevano sotto la loro giurisdizione.

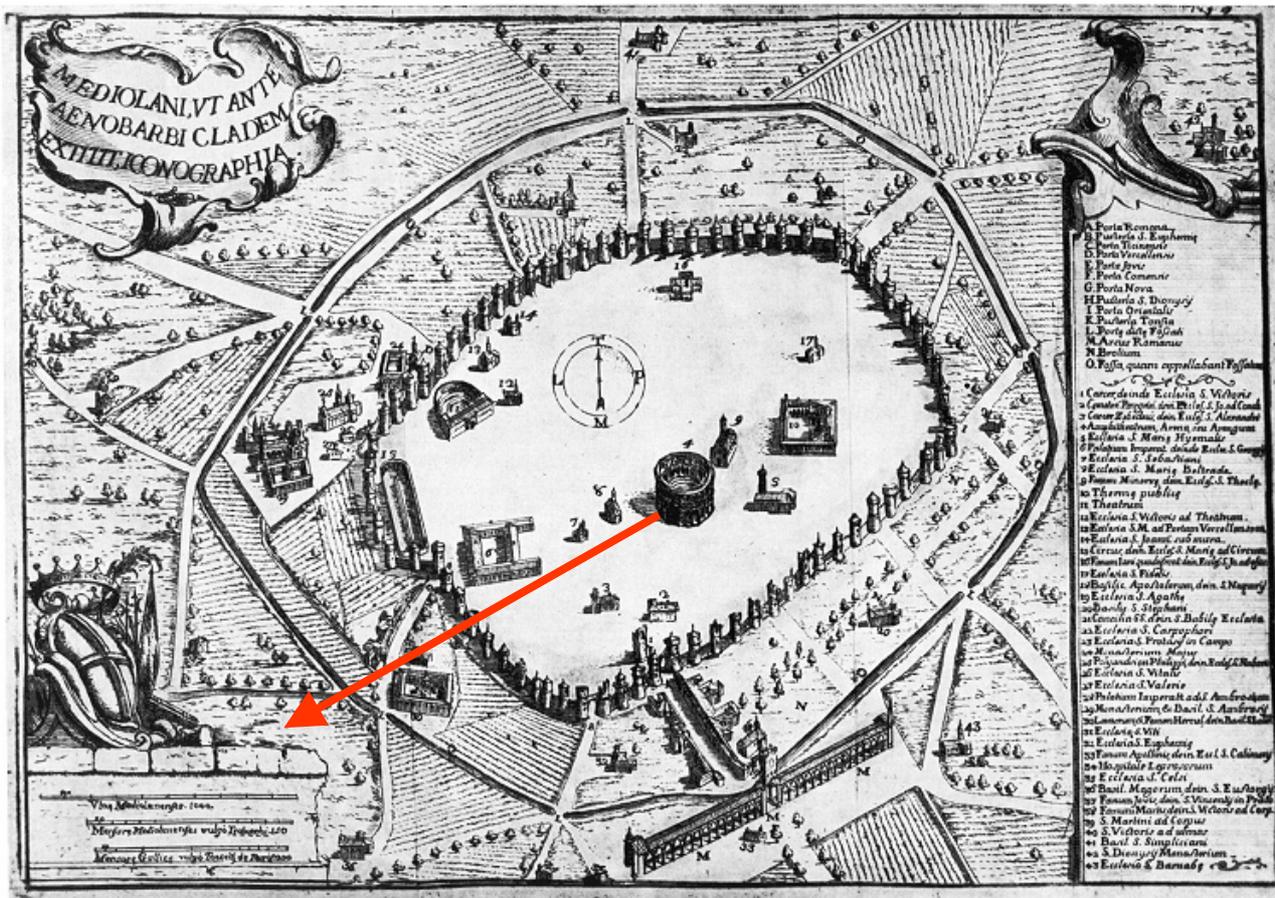
Roma imperiale, naturalmente, rappresenta l'archetipo e diventerà il modello di riferimento per quanto concerne la struttura organizzativa della rete viaria, con una pleiade di vie che uscivano a raggiera dalle mura della città i cui nomi, mutuati dai funzionari che ne avevano sponsorizzato o curato la realizzazione, sono impressi nella memoria di tutte le persone che abbiano anche solo un minimo di infarinatura di storia antica. Non è un caso che i nomi della via Appia, della via Aurelia, della via Flaminia, della via Cassia, della via Clodia e via dicendo siano noti in tutto il mondo.

Milano è stata, per un breve periodo di circa 100 anni, capitale dell'impero, ma merita un discorso a parte perché, purtroppo, ha sempre cancellato con incredibile noncuranza le principali vestigia del suo passato. Forse l'esempio più eclatante di questa tendenza a dimenticare il proprio passato nella corsa frenetica verso un continuo ammodernamento è fornito dalla vicenda della riscoperta dell'anfiteatro cittadino¹. Che quest'ultimo esistesse, non vi era dubbio alcuno, in primo luogo perché stava nell'ordine naturale delle cose che una città divenuta capitale dell'impero dovesse possederne uno, in secondo luogo perché vi erano degli accenni a quel monumento nelle opere scritte da alcuni storici di epoca romana. Il problema era che nessuno di questi autori aveva descritto con sufficiente precisione la sua collocazione topografica, così si sono dovuti attendere i primi decenni del Novecento per riuscire a identificarla². Per non parlare, poi, delle descrizioni che ne davano gli eruditi del Sei-Settecento, i quali, in mancanza di riferimenti certi provenienti dalle fonti scritte e senza i riscontri delle evidenze archeologiche, lo rappresentavano praticamente in una zona che corrisponderebbe all'incirca all'attuale piazza Duomo.

In verità, come si può notare nell'immagine riportata in fig. 1, a esclusione dell'anfiteatro, tutti gli altri edifici monumentali di epoca romana, dal Circo alle Terme erculee, fino ad arrivare alla suggestiva Via porticata che usciva da Porta Romana, venivano disegnati sulle antiche mappe della città con una buona approssimazione, probabilmente più per i toponimi che si erano mantenuti nel tempo che per le scarse evidenze archeologiche. L'anfiteatro, invece, era disegnato completamente fuori posto e, per avere un'idea della sua reale posizione, deve essere spostato secondo le indicazioni della freccia rossa sovrapposta al disegno, al di fuori delle mura massimiane, in direzione sud-ovest.

¹ L'anfiteatro di Mediolanum era, come dimensioni, leggermente più grande dell'arena di Verona, con tre ordini di arcate sovrapposte, più la struttura per la copertura, il *velarium*. Attualmente, sono visibili solo alcuni muri delle fondamenta lungo il lato nord, lasciati bene in evidenza a favore di tutti coloro che visitano il parco dell'anfiteatro.

² Un contributo fondamentale alla corretta collocazione dell'anfiteatro milanese lo si deve all'allora Soprintendente per le antichità della Lombardia, l'archeologa Alda Levi.



Pianta di Milano pubblicata dal Grazioli, *De praecel. Mediol. aedificiis*, Milano 1735

Fig. 1. Come si può vedere in questa pianta di Milano del Grazioli, edita nel 1735, a differenza degli altri monumenti di epoca romana, che sono posizionati con una buona approssimazione, la collocazione dell'anfiteatro è completamente errata. (Civica Raccolta delle Stampe Achille Bertarelli, Castello Sforzesco, Milano). La freccia rossa è stata aggiunta dall'autore dell'articolo per indicare la corretta collocazione dell'anfiteatro

Un altro particolare interessante che balza immediatamente all'occhio in questa riproduzione della città di Milano del Grazioli, edita nel 1735, è l'incredibile quantità di torri poste lungo tutta la cerchia difensiva di epoca romana. Forse, Giosuè Carducci aveva nella propria mente un'immagine simile a questa quando, nella poesia *Il Parlamento*, descrive il Libero Comune distrutto dall'imperatore Federico Barbarossa nel 1162, usando l'iperbole:

“... Dai quattro Corpi Santi ad una ad una
crosciar vedemmo le trecento torri de la cerchia...”

MILANO CAPITALE DELL'IMPERO D'OCCIDENTE

Nel 286 d.C. Milano diventa capitale dell'Impero d'occidente e lo resterà fino al 402 d.C., allorché Onorio ne trasferirà il titolo alla città di Ravenna. All'epoca di Massimiano Ercoleo il perimetro della cinta muraria di Milano misurava circa 3 miglia (4,5 Km), con una superficie interna di 120 ettari circa. Per difendere più efficacemente la città, le mura erano lambite da un fossato alimentato dalle acque del torrente Seveso, il quale, dopo aver raccolto un certo numero di colatoi naturali delle prime colline poste esattamente a nord della città, punta a sud in direzione di Milano e qui confonde le sue acque con quelle di altri corsi d'acqua artificiali e naturali³.

Il perimetro della Milano imperiale inglobava l'insediamento golasecchiano della prima Età del Ferro, non facilmente definibile in termini di geometria e di dimensioni, dal momento che era presumibilmente difeso da una semplice cortina di arbusti impenetrabili quali il biancospino, come era in uso presso quelle antiche popolazioni. Anche le opere difensive del successivo *oppidum* gallico, nella seconda Età del Ferro, dovevano essere costituite da semplici palizzate lignee, così come le troviamo descritte in alcune opere degli storici romani e nel *De bello Gallico* di Giulio Cesare.

Non essendo state realizzate delle fondamenta in muratura, purtroppo, le opere difensive della Milano preromana non hanno lasciato delle chiare evidenze archeologiche. Le uniche indicazioni certe sono quelle dovute ai ritrovamenti dei reperti archeologici, magari avvenute in modo del tutto fortuito in occasione di lavori edili effettuati nei quartieri centrali di Milano e che sono databili alla prima e alla seconda Età del Ferro.

Di seguito vengono illustrate due immagini di Milano capitale dell'impero nel IV sec. d.C.: in quella superiore vi è il disegno della ricostruzione della città⁴ così come si può ammirare presso l'ingresso del Museo Archeologico di Milano, in corso Magenta al civico 15; in quella inferiore la stessa mappa a colori è stata sovrapposta in modalità traslucida alla CTR (Carta Tecnica Regionale) della Lombardia⁵ che, invece, è in bianco e nero. Entrambe le mappe sono georiferite⁶ e opportunamente gestite con un programma GIS (*Geographic Information System*)⁷.

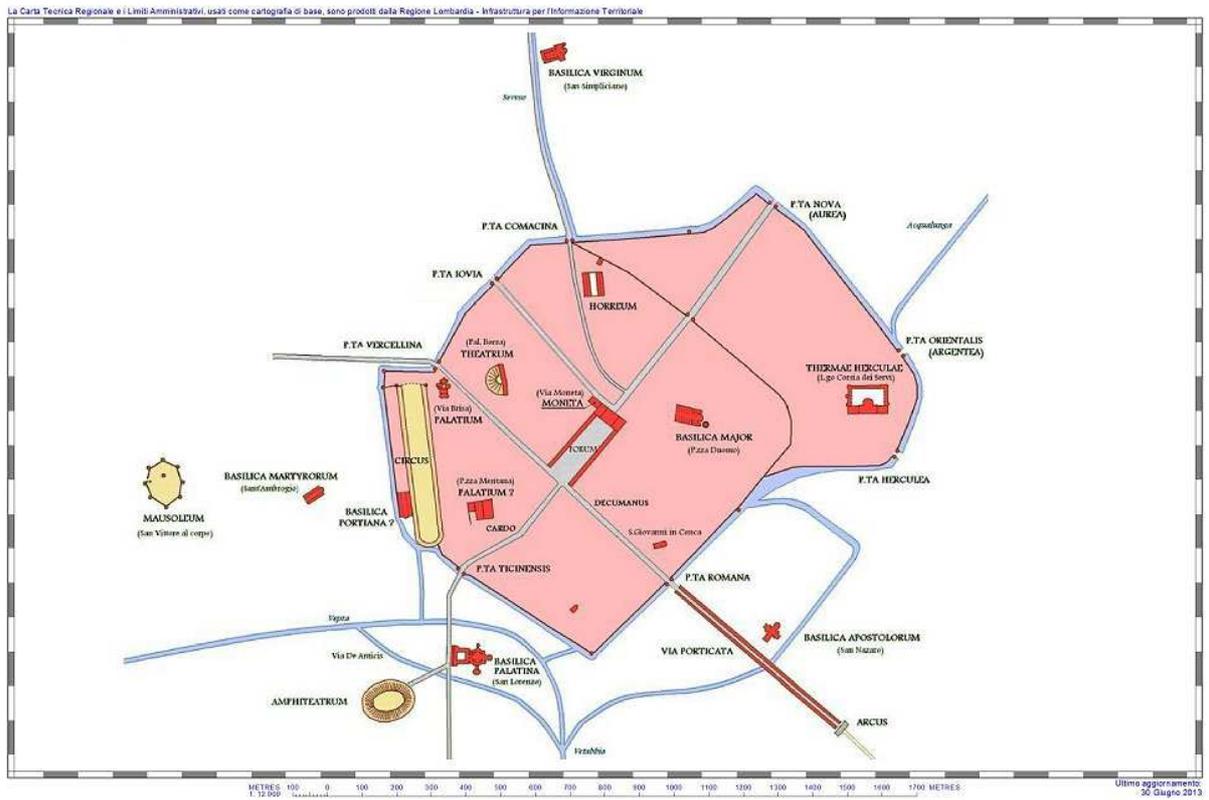
³ In particolare con quelle del Naviglio della Martesana, canale realizzato a partire dalla seconda metà del 1400.

⁴ L'immagine è tratta da Wikipedia ed è di libero uso.

⁵ La Carta Tecnica Regionale è prodotta dalla Regione Lombardia - Infrastruttura per l'Informazione Territoriale.

⁶ Per georiferimento si intende la capacità di ricreare in modo fedele sopra una mappa la griglia delle coordinate geografiche, che potranno essere sia di tipo angolare (latitudine e longitudine) nelle carte a piccola scala o, preferibilmente, in reticolato chilometrico nelle mappe a grande scala.

⁷ I programmi GIS sono diventati ormai insostituibili nella gestione della moderna cartografia informatizzata, grazie alla loro straordinaria capacità di gestire le immagini digitalizzate e a quella di trattare una mole impressionante di dati alfanumerici per la gestione dei *database* associati alle immagini stesse.



Figg. 2 e 3. Ricostruzione di Milano capitale con i principali monumenti e sua sovrapposizione sulla CTR della Lombardia

LE PRINCIPALI STRADE CHE USCIVANO DALLE MURA DI MILANO CAPITALE

Le principali arterie che uscivano dalle mura romane di Milano sono state oggetto di studio, dal secolo scorso, da parte di parecchi specialisti di Topografia antica. Per la stesura di questo articolo sono stati presi in considerazione, in particolare, i seguenti studi:

- *Il territorio insubre in età romana*, pubblicato sul primo volume della *Storia di Milano* (da p. 112 a p. 214), edita dalla Fondazione Treccani. Il capitolo è stato scritto da Alfredo Passerini, professore ordinario presso l'Università degli studi di Milano.
- *Strade romane nella Lombardia ambrosiana*, e altri lavori scritti da mons. Ambrogio Palestra, già direttore dell'Archivio Storico Diocesano e dottore dell'Ambrosiana
- *Una nuova via romana tra Milano e Cremona*, più articoli vari del prof. Pierluigi Tozzi, docente di Topografia antica presso l'Università di Pavia, autore di numerose pubblicazioni inerenti lo studio del territorio lombardo; buona parte di questi studi sono basati sulla fotointerpretazione del territorio tramite le immagini aeree

Inoltre, altri importanti contributi e revisioni critiche dettagliate relativi alla viabilità di epoca romana nel territorio di Milano sono stati pubblicati recentemente da alcuni docenti universitari di Topografia antica. Gli autori citati, oltre ad attingere le informazioni direttamente dagli antichi *itineraria* (in particolare dall'*Itinerarium Burdigalense o Gerosolimitano*, dall'*Itinerarium Antonini* e dalla *Tabula Peutingeriana*) si sono avvalsi della cartografia antica e recente, così come delle moderne tecniche legate alla fotointerpretazione del territorio per mezzo delle riprese aeree. Mons. Palestra, inoltre, ha avuto la possibilità di consultare in dettaglio i documenti e le relazioni scritte in occasione delle visite pastorali effettuate - a partire dall'epoca borromaica - dagli Arcivescovi milanesi e dai loro Vicari in tutte le pievi e le parrocchie ambrosiane, nel tentativo di recuperare ogni possibile toponimo riferibile alla viabilità antica. Oggi, inoltre, si cerca di correlare tutte queste fonti scritte antiche con i ritrovamenti archeologici, in modo da ottenere un quadro interdisciplinare che sia il più completo possibile.

In questo articolo verranno illustrati alcuni dei risultati delle ricerche degli autori sopra citati, elaborati con l'aiuto dei moderni programmi GIS, che permettono di sovrapporre tra di loro sia le mappe antiche, sia quelle moderne, dopo che siano state opportunamente georiferite. La descrizione dei singoli tracciati, così come l'identificazione dei toponimi numerali riferiti ai miliari delle antiche vie romane (es. Quarto Oggiaro, Quinto de' Stampi, Sesto San Giovanni, Settimo Milanese, ecc.) non verranno trattati qui, ma saranno argomento di articoli successivi. Anche la ricerca delle possibili stazioni per il cambio dei cavalli e di pernottamento (le *Mutatio*⁸ e le *Mansio*⁹) verrà presa in considerazione nei prossimi articoli.

Per avere un'idea di massima delle principali vie di comunicazione che uscivano a raggiera dalle mura cittadine, così come sono state descritte dagli autori citati, vengono riportate di seguito due mappe simili tra di loro: oltre ai limiti amministrativi degli attuali Comuni, sono stati segnati dei

⁸ *Mutatio*: stazione di cambio dei cavalli e per una breve sosta per i passeggeri, erano distanziate tra di loro di circa 10 miglia (più o meno 15 Km).

⁹ *Mansio*: posizionata ogni due o tre *Mutatio* (circa ogni 30 - 40 Km), garantiva il pernottamento ai viandanti e poteva fornire qualche servizio in più rispetto alle *Mutatio*.

puntini viola che rappresentano le distanze rispetto a Milano, misurate in miglia romane¹⁰. A fianco del numero, in alcuni casi, è possibile notare delle lettere alfabetiche (N; P; T), che indicano rispettivamente: un riferimento numerale al miglio della strada; un riferimento a Pilastrì o a Pilastrèlli; un toponimo generico riferito ad antiche caratteristiche peculiari di quel luogo (es. Corte regia; Fornaci / Figline; Ospitale / Ospitaletto; Bettola; ecc.).

Nell'immagine di fig. 5 sono stati aggiunti i nomi moderni delle località, nonché due circonferenze centrate su Milano, aventi come raggio 10 e 20 miglia (ossia 15 e 30 Km circa). È proprio nelle vicinanze del decimo e del ventesimo miglio, in aperta campagna o all'interno di un *vicus* (villaggio), che andranno cercate le *Mutatio*, le stazioni per il cambio dei cavalli con una taverna per una breve sosta. Mediamente ogni due o tre *Mutatio* - sarebbe a dire ogni trenta/quaranta chilometri, la distanza tipica che un mezzo di trasporto a trazione animale, ma anche un viandante a piedi poteva percorrere in un giorno - era possibile trovare una *Mansio*, dove i viaggiatori potevano rifocillarsi e pernottare. Da un punto di vista architettonico e strutturale questi edifici erano abbastanza simili tra di loro, formati da più edifici posti direttamente ai lati della strada o in posizione leggermente più interna, magari difesi da un muro di cinta. In realtà, oltre a essere simili tra di loro, non erano nemmeno molto diversi dalle tipiche ville rustiche di epoca romana, così in molti casi è solo il nome trascritto in un itinerario che permette di capire quale fosse la loro esatta funzione (... *Mansio Laumellum... Mutatio ad Decimun...*).

Esisteva, inoltre, una rete viaria decisamente più fitta che collegava tra di loro tutte le località, anche le minori, fino a raggiungere le singole ville rustiche e le fattorie. Queste strade, oltre a essere meno importanti rispetto alle prime, erano realizzate con tecniche meno impegnative, magari con del ghiaietto o semplicemente in terra battuta; anche questa fitta rete viaria minore verrà eventualmente ripresa in articoli successivi.

Guardando le mappe riportate nelle figg. 4-5, si nota una curiosa mancanza di grandi direttrici nel settore sud-ovest. Questo fatto è probabilmente dovuto a una carenza di riferimenti topografici che, evidentemente, non si sono mantenuti nel tempo, piuttosto che a una mancanza vera e propria di arterie primarie; non vi è dubbio che anche in quel settore dovessero esistere collegamenti importanti come, ad esempio, tra *Mediolanum* e *Habiate* (Abbiategrasso).

¹⁰ Un miglio (contrazione di *milia passum*) romano era costituito da 1000 passi e corrispondeva a circa 1483 m. Ogni passo, in realtà, corrispondeva a un "doppio passo" di 1,5 metri circa, il quale, a sua volta, era composto da 5 piedi. Il piede romano misurava 29,65 cm.

I MILIARI TRASFORMATI IN PILASTRI / PILASTRELLI

Come si evince dal titolo e come si è già detto, ci limiteremo a mettere in evidenza e a visualizzare sulle mappe antiche e su quelle moderne i toponimi riferibili alle numerose cascate Pilastro / Pilastrello e a chiesette / oratori / santuari campestri, genericamente denominati “del Pilastrello”, che sono sparsi per buona parte del territorio milanese e allineate lungo le grandi direttrici delle strade consolari. Vale la pena di ricordare che il modo di viaggiare impostato dagli antichi Romani è rimasto in vigore fino all’avvento dei treni e delle strade ferrate, si tratta quindi di un modello che ha avuto una durata temporale lunghissima, di circa duemila anni e, se è vero che nel tempo ci sono stati numerosi miglioramenti tecnici - ad esempio, riguardo la costruzione dei vari mezzi di trasporto -, è altrettanto vero che l’impostazione di base del modo di viaggiare non è mai cambiata ed è rimasta sempre la medesima. Per giungere alla città di destinazione bisognava percorrere, una dopo l’altra, tutte le tappe intermedie che erano rigorosamente definite sia in termini di distanza, sia in termini di percorso. Alla fine di ogni tappa veniva effettuato il cambio dei cavalli nelle apposite stazioni (*Mutatio*). La tappa successiva permetteva di arrivare ad una eventuale nuova stazione di cambio dei cavalli, dopodiché bisognava ripartire quasi subito oppure, se si era ormai percorsa la distanza giornaliera prevista, si perveniva a una stazione dove si poteva riposare e dormire (*Mansio*).

Sulle strade di epoca romana di una certa importanza, oltre alle stazioni intermedie, il percorso era scandito ancor più puntualmente dai numerosi miliari collocati lungo il tracciato. Si trattava di cippi in pietra, solitamente a forma di colonna¹¹, distanziati tra di loro di un miglio e collocati ai margini della strada, con riportate delle iscrizioni relative alla distanza rispetto all’inizio della via o alla località più vicina. Il testo si caratterizzava per la presenza di un numero in cifre romane, scritto in caratteri piuttosto grandi, preceduto o seguito dal nome del magistrato che aveva fatto costruire o restaurare la strada presso la quale era stata eretta la pietra miliare¹². In genere, le dimensioni di questi miliari erano ragguardevoli: potevano arrivare a un diametro di un metro e mezzo per un’altezza di oltre due metri. In caso di tratti pianeggianti e in assenza di piante di alto fusto ai margini della strada, giunti all’altezza di un miliario era possibile scorgere in lontananza sia quello precedente sia il successivo, cosa che infondeva una certa tranquillità ai viaggiatori perché permetteva loro di leggere direttamente le distanze crescenti, se ci si stava allontanando dalla città terminale, o decrescenti nel caso di avvicinamento e di fare una stima indicativa del tempo richiesto per completare le varie tappe del percorso. Mons. Palestra, nel suo libro citato, a conferma del fatto che le chiesette del Pilastrello abbiano avuto origine dalle colonne miliari delle antiche strade consolari¹³, descrive il caso del santuario di Bresso¹⁴, in cui il Vicario diocesano, nel 1567, ordina alla comunità di vendere la colonna in pietra (il miliario romano) ancora custodita presso l’altare e di usare il ricavato per la manutenzione della chiesa stessa. Inoltre, come si vede nell’immagine qui a fianco (fig. 6), presso la basilica romanica di Agliate è possibile vedere un bell’esemplare di miliario in marmo, che si trovava, probabilmente, sull’antica strada romana che da Milano saliva a Forum Licini (nei pressi di Erba), riutilizzato come colonna portante all’interno della chiesa.



¹¹ In alcuni casi la forma poteva essere diversa, ad esempio una lastra rettangolare, come nel caso del miliario della via Popilia recuperato presso Adria.

¹² In età tardoimperiale le informazioni scritte sui miliari e le titolature dei funzionari diventeranno sempre più articolate e complesse.

¹³ È la stessa origine dei vari santuari delle Madonne del Pilar spagnole.

¹⁴ Si tratta della chiesetta del *Pilastrellum di S. Marie in strata*, lungo il tracciato *Mediolanum - Forum Licini*.

MILANO - LODIVECCHIO (II MILIARIO) E MILANO - CREMONA (I MILIARIO)

L'antica strada Milano-Lodivecchio correva piuttosto regolare fino al Po lungo un tracciato che puntava in direzione di Piacenza, senza piegare a oriente verso la città moderna di Lodi, che è posizionata lungo la sponda destra dell'Adda¹⁵ e andava, quindi, a innestarsi direttamente sulla via Emilia. Il percorso proseguiva, poi, attraverso l'Italia centrale e permetteva di arrivare fino a Roma. È descritta sia nell'*Itinerarium Antonini*, sia in quello *Burdigalense*, oltre ad essere disegnata nella *Tabula Peutingeriana*. Vengono riportate una prima mappa del 1600, nella cui parte bassa è possibile vedere, uscendo da Porta Romana, il toponimo di cascina Pilastro. Nella mappa successiva, del 1833, le caschine corrispondenti sono addirittura tre: cascina Pilastro 1 e 2 a ovest dell'attuale via Emilia, mentre ad est della stessa si vede la cascina Pilastro 3. Queste case coloniche erano posizionate all'incirca all'altezza del secondo miglio dell'antica strada Milano-Lodivecchio.

Uscendo dalla Porta Erculea, invece, in corrispondenza di Porta Tosa (che diventerà Porta Vittoria, dopo le Cinque Giornate di Milano) è possibile leggere il riferimento a una cascina Pilastrello, al primo miglio della strada che conduceva dapprima a Calvairate, per poi proseguire fino a Cremona. Nella terza mappa moderna (1994), tratta dalla CTR della Lombardia, si può notare come non sia più possibile individuare i riferimenti citati, perché tutta la zona in questione è stata inglobata nel moderno tessuto urbano della città.

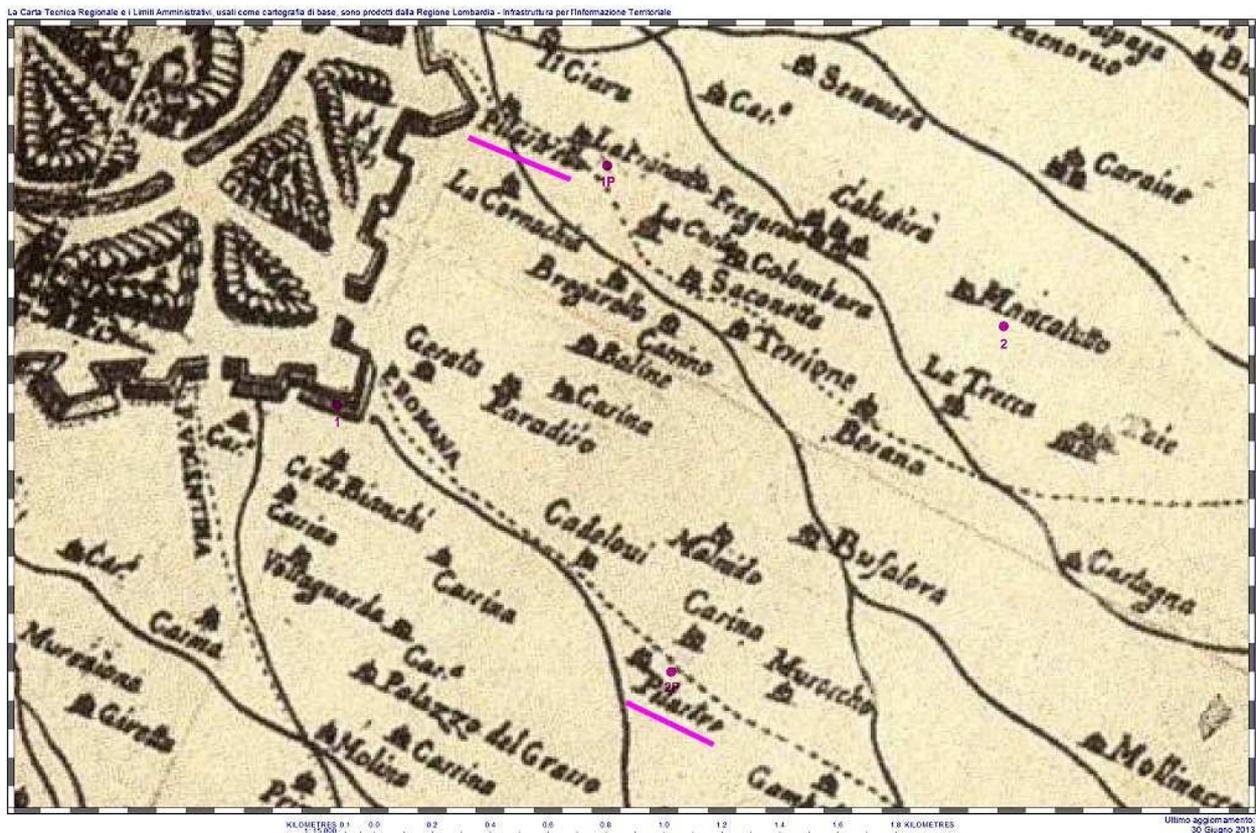
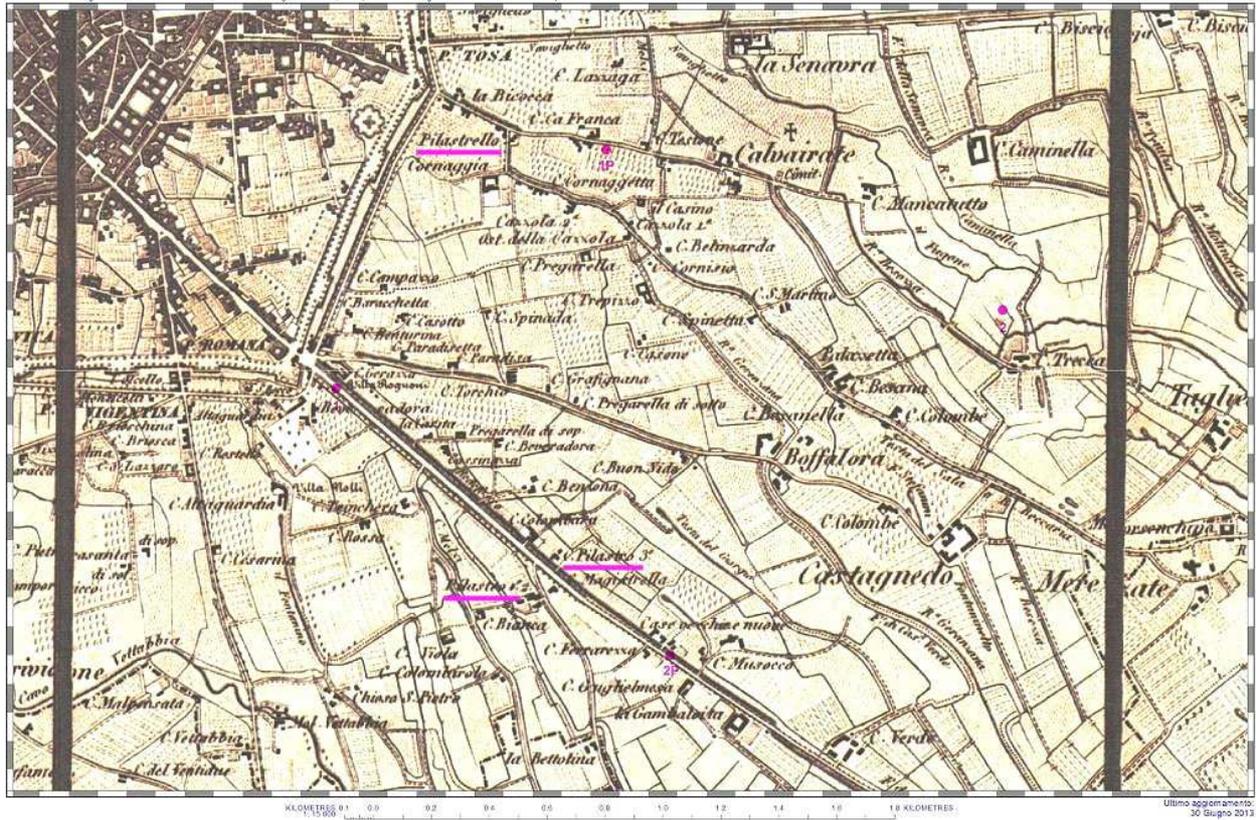


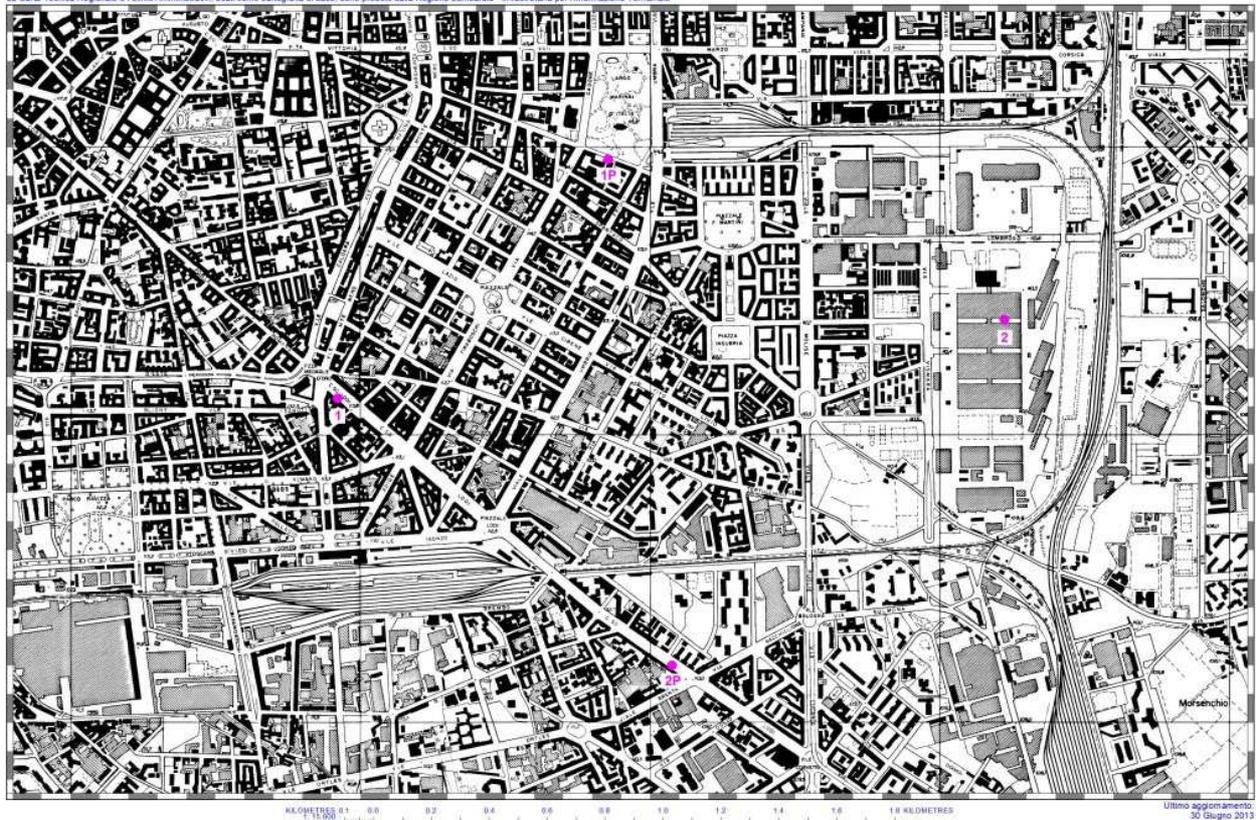
Fig. 7. Stralcio di mappa del 1600 dell'ing. Gio. Batta Clarici (Civica Raccolta delle Stampe Achille Bertarelli, Castello Sforzesco, Milano)

¹⁵ La posizione dell'attuale città di Lodi fu voluta da Federico Barbarossa nel 1158, dopo che i Milanesi avevano distrutta l'antica *Laus Pompeia*.

La Carta Tecnica Regionale e i Limiti Amministrativi, usati come cartografia di base, sono prodotti dalla Regione Lombardia - Infrastruttura per l'Informazione Territoriale



La Carta Tecnica Regionale e i Limiti Amministrativi, usati come cartografia di base, sono prodotti dalla Regione Lombardia - Infrastruttura per l'Informazione Territoriale



Figg. 8 e 9. Stralci di mappa del 1833 dell'Ing. Giovanni Brenna e della CTR della Regione Lombardia

MILANO - CREMONA (VIII MILIARIO)

Sempre lungo la strada Milano-Cremona, all'ottavo miglio - indicato pure dal toponimo di San Martino Olearo (*Octavum*) - è possibile notare, nella mappa Secentesca, la presenza della cascina Pilastrello di Mercugnano, appena a nord del tracciato. La posizione moderna di quel Pilastrello dovrebbe essere nei pressi del laghetto (probabilmente si tratta di una ex cava estrattiva per uso edile) di Mercugnano, come si può vedere nell'immagine successiva, in cui la mappa Secentesca è stata sovrapposta, in modalità traslucida, all'immagine satellitare di Google earth. In quest'ultima si noti, in corrispondenza dei cerchi viola con i numeri che indicano la distanza in miglia, lo straordinario rettilineo dell'antico tracciato Milano-Cremona che, attualmente, in quella zona, non è più una strada vera e propria, bensì una semplice capezzagna di confine tra i vari appezzamenti di terreno. Il tracciato della Milano-Cremona è stato completamente abbandonato anche nella parte alta del territorio cremonese e, come evidenziato nell'opera del prof. P. Tozzi, ha mantenuto in tutto il suo percorso lunghi tratti perfettamente rettilinei simili a quello che si vede in fig. 11.

Gli unici disassamenti sono riscontrabili, come normalmente avveniva, in corrispondenza dell'attraversamento dei corsi d'acqua: in questo caso specifico nei pressi del fiume Adda e, più a sud, nel passaggio del ramo morto del Serio. Mons. Palestra cita, sullo stesso tracciato, in corrispondenza del XX miglio a Dovera, oltre l'Adda, il Pilastrello di Santa Maria del Ponte.

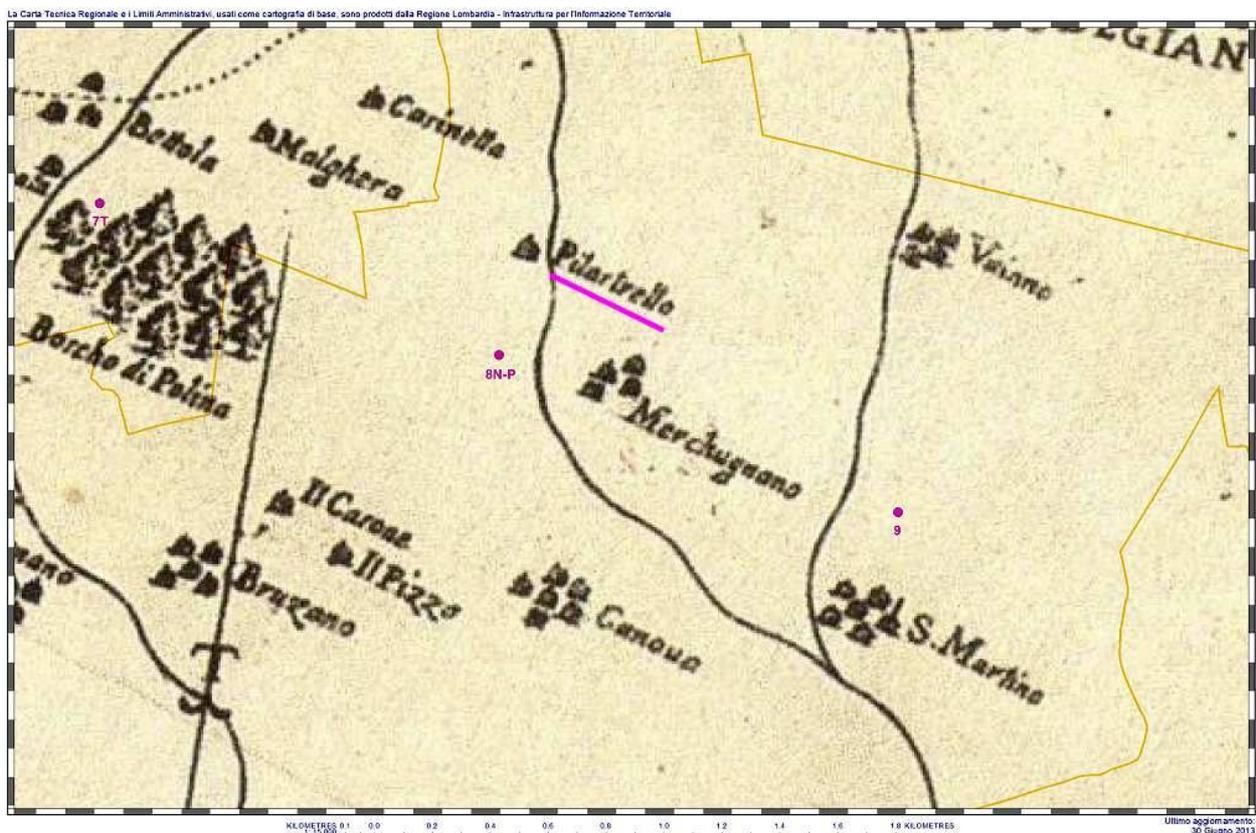


Fig. 10. Stralcio di mappa del 1600 dell'ing. Gio. Batta Clarici (Civica Raccolta delle Stampe Achille Bertarelli, Castello Sforzesco, Milano)

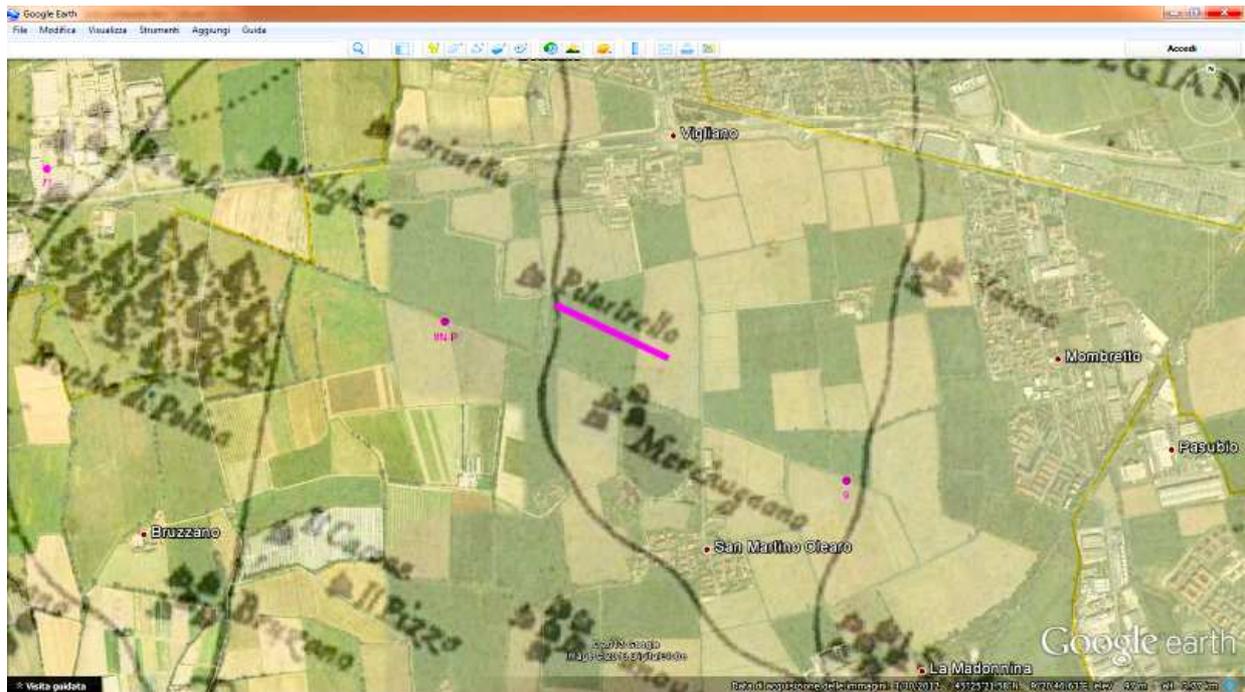


Fig. 11. Stralcio di mappa del 1600 dell'ing. Gio. Batta Clarici (Civica Raccolta delle Stampe Achille Bertarelli, Castello Sforzesco, Milano) e sua sovrapposizione alle immagini satellitari di Google earth

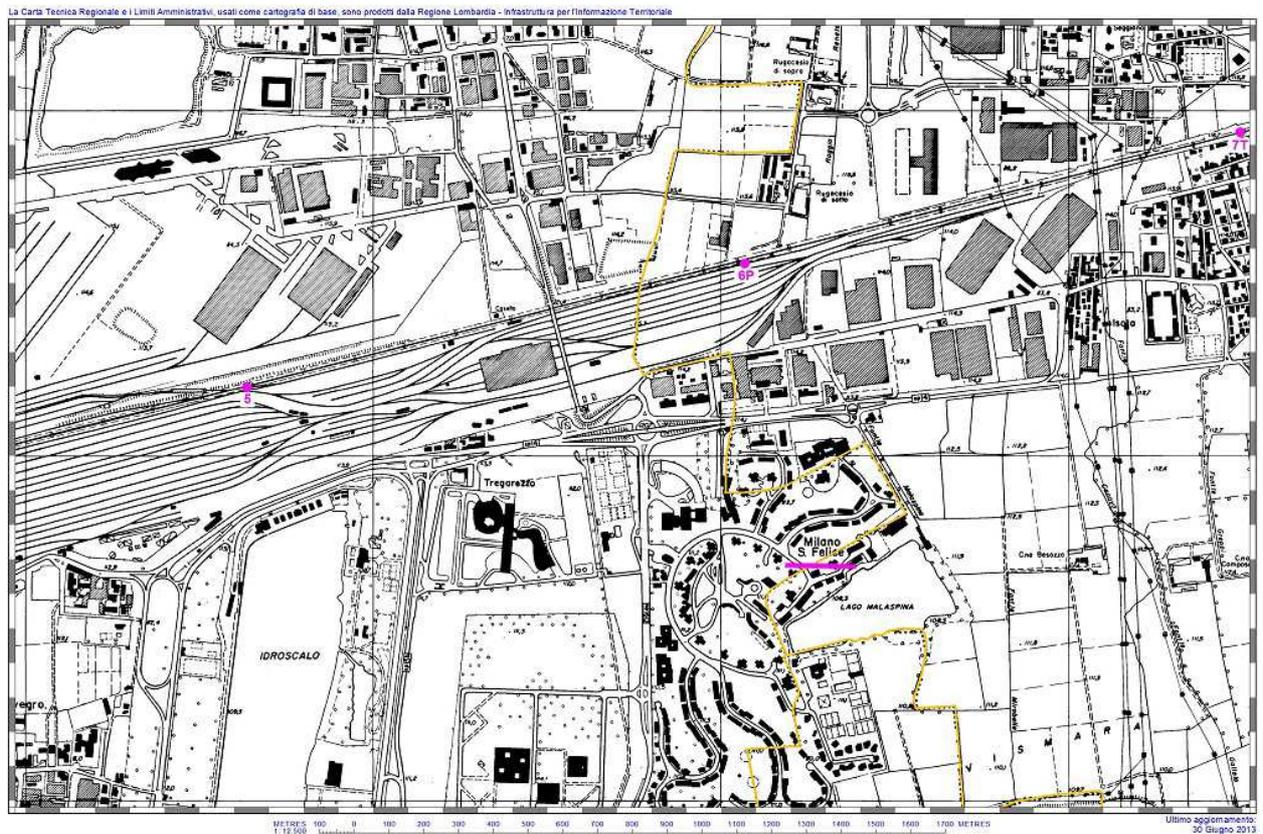
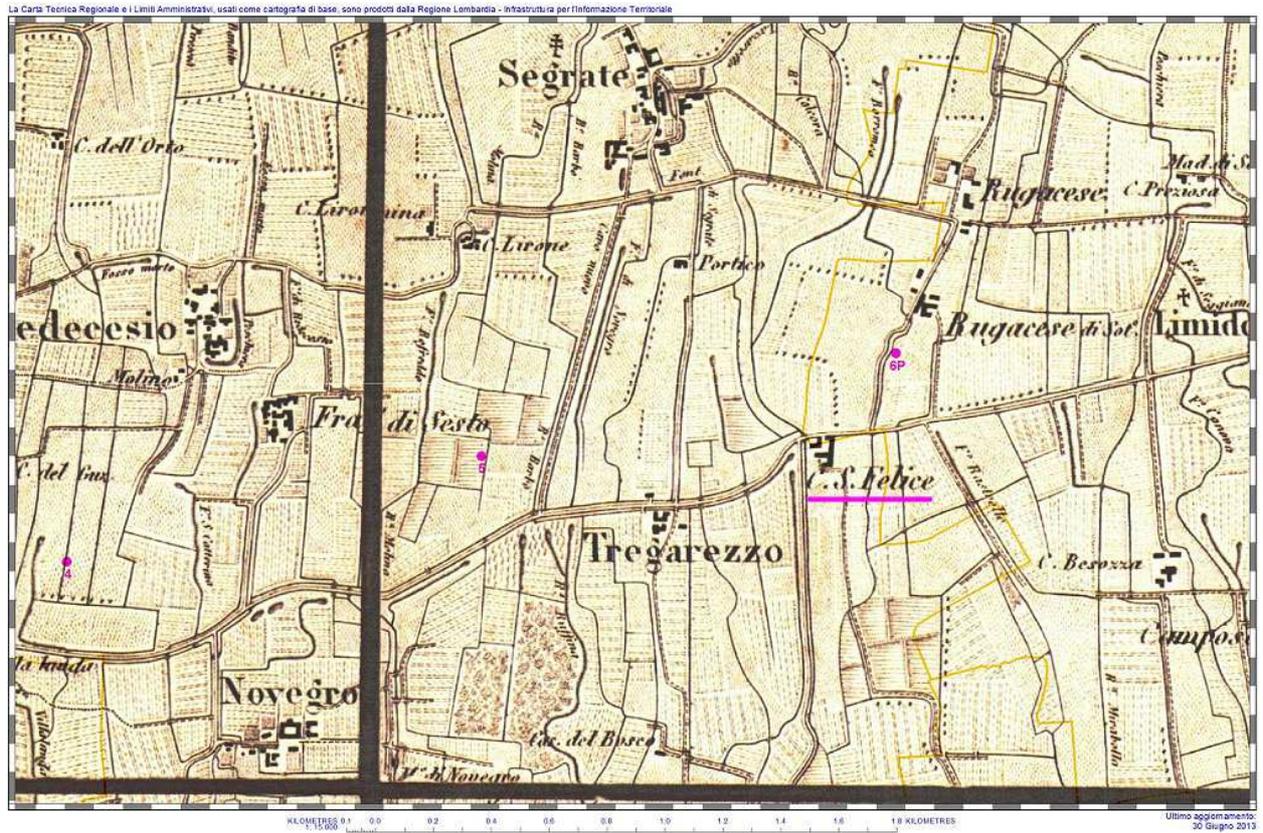
MILANO - BRESCIA (VI - XII - XV MILIARIO)

Questa arteria non è citata negli antichi itineraria, quindi doveva essere di minor importanza rispetto ad altre. Probabilmente, dopo Bergamo e prima Brescia, si ricollegava alla Milano-Bergamo per proseguire fino ad Aquileia. La strada correva in corrispondenza dell'attuale tratto di ferrovia Milano-Treviglio¹⁶ e al sesto miglio vi era l'oratorio campestre di San Felice, fatto demolire alla fine del 1500 da San Carlo Borromeo dopo che il suo vicario incaricato, il sacerdote Cermenati, lo visitò descrivendolo in questi termini: "*Visitavit pilastrellum Sancti Felicis in strata, est apertum*"¹⁷. La chiesetta, probabilmente, non era provvista di nessun sistema di chiusura, diventando così una sorta di rifugio per gli sbandati, ma anche per gli animali selvatici. Trovandosi in condizioni indegne per una chiesa e non potendone, evidentemente, garantire il giusto decoro, San Carlo decise di farla demolire.

Se guardiamo la stessa zona nell'immagine successiva, tratta dalla CTR della Lombardia, si può notare come tutto il territorio sia stato completamente stravolto non solo dalla costruzione della ferrovia Milano-Venezia, ma anche dalla realizzazione di una serie di capannoni industriali, dallo scavo dell'Idroscalo e del lago Malaspina; tuttavia la continuità toponomastica si è mantenuta nel nome del moderno quartiere di Milano-San Felice (Comune di Sebrate).

¹⁶ È la cosiddetta *Ferrovia Ferdinandea*, entrata in funzione nel 1846, all'epoca di Ferdinando d'Asburgo imperatore.

¹⁷ Ambrogio Palestra, op. cit.



Figg. 12 e 13. Stralcio di mappa del 1833 dell'Ing. Giovanni Brenna e della CTR della Regione Lombardia

Altre due cappelle del Pilastrello erano collocate lungo la via Milano-Brescia e si trovavano:

- Al dodicesimo miglio presso Melzo: la Madonna della Scoladrera, chiamata popolarmente anche Madonna del Pilastrello¹⁸. Mons. Palestra cita un riferimento proveniente dalle visite pastorali: “*vinea sita in dicto territorio prope ubi dicitur al Pilastrello*”¹⁹. Il miliario originale doveva trovarsi all’incirca all’altezza del passaggio sul torrente Molgora, poco più a est della necropoli golasecchiana (Golasecca IIIA, gruppo del Lodigiano) rinvenuta nel 1926.
- Al quindicesimo miglio presso Trecella, con altro accenno tratto dalle visite pastorali: “*Capellula et pilastrellus quidam secus via*”²⁰.



Fig. 14. Stralcio di mappa del 1830 del Lombardo Veneto (Civica Raccolta delle Stampe Achille Bertarelli, Castello Sforzesco, Milano), in cui si vede l’allineamento dei miliari da Melzo (12P) a Trecella (15P) e, a continuare, fino all’Adda (17)

Anche oltre l’Adda, al 28° miglio da Milano, sempre lungo la via Milano-Brescia, nel territorio di Morengo vi è una cascina Pilastrello, vicino alla località Campo di San Martino, dove sono stati, inoltre, rinvenuti i resti di una Villa romana.

¹⁸ Sulla Madonna della Scoladrera sono già stati pubblicati degli articoli (vedi la rassegna 4 del 2010 e la rassegna 5 del 2011) sul sito di Storia *in* Martesana, a cura di Sergio Villa e Lino Ladini. Non si conosce né l’origine, né il significato esatto dell’appellativo Scoladrera.

¹⁹ Ambrogio Palestra, op. cit.

²⁰ Ambrogio Palestra, op. cit.

MILANO - BERGAMO (VI - XVII MILIARIO)

La via romana Milano-Bergamo, citata nell'itinerario Burdigalense, usciva da Porta Orientale (Porta Argentea o Renza) e saliva dritta lungo lo stradone di Loreto per poi proseguire all'incirca lungo l'attuale via Padova fino all'altezza della cascina Gobba, dove oltrepassava il fiume Lambro. Passato il fiume, probabilmente, una strada continuava mantenendo la stessa direttrice e saliva verso nord toccando: Cologno Monzese, Brugherio, Concorezzo, Vimercate, Cornate d'Adda. Il tracciato della Milano-Bergamo, invece, piegava decisamente a Est e proseguiva in modo abbastanza regolare fino a raggiungere l'Adda. Seguendo quest'ultima, si incrocia, a breve distanza dal fiume Lambro, una chiesetta dedicata alla Madonna del Pilastrello appena prima dell'abitato di Vimodrone, presso l'ingresso dell'attuale cimitero, al sesto miglio da Milano.

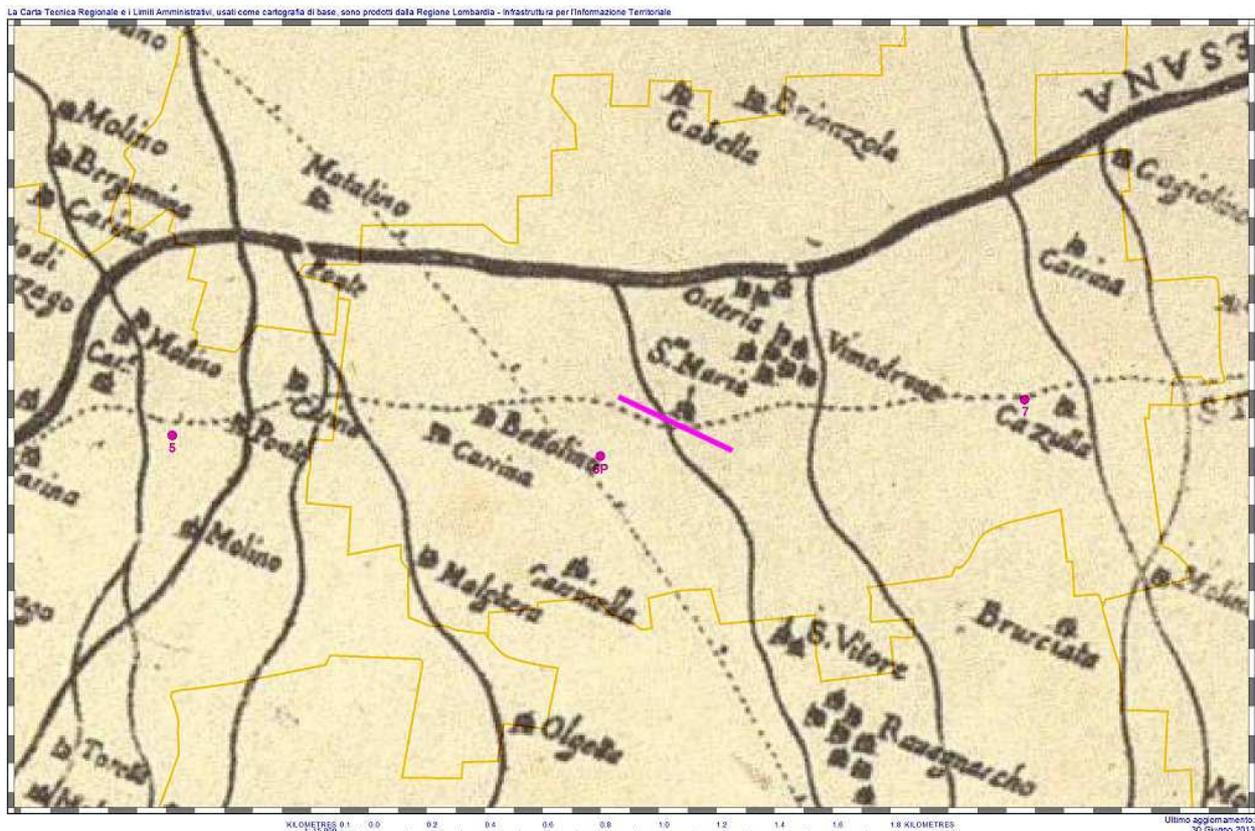


Fig. 15. Stralcio di mappa del 1600 dell'ing. Gio. Batta Clarici (Civica Raccolta delle Stampe Achille Bertarelli, Castello Sforzesco, Milano)

Successivamente si incontra un altro santuario della Madonna del Pilastrello, a nord di Inzago, la cui posizione risulta spostata di un chilometro e mezzo, circa, rispetto al tracciato - perfettamente rettilineo in quel tratto - della via romana²¹. Mons. Palestra fa coincidere questo Pilastrello con il XVIII miliario situato nei pressi di Bettola di Pozzo d'Adda, a nord di Inzago. Potrebbe, però, come giustificheremo meglio quando verrà analizzato in dettaglio il tracciato di questa via, coincidere con il XVII miliario, nel punto in cui la Milano-Bergamo incrociava una strada secondaria che

²¹ Anche il santuario della Madonna del Pilastrello di Inzago, come quello di Vimodrone, è posto esattamente in corrispondenza dell'ingresso del cimitero attuale, costruito agli inizi del 1800. È probabile che la scelta del luogo fuori dall'abitato dove costruire il cimitero, in seguito all'editto di *Saint Cloud*, sia stata condizionata dal fatto che esistevano queste chiesette campestri, particolarmente venerate dalle rispettive popolazioni rurali.

collegava Inzago con Masate, appena sopra la cascina Masasca²², come si può notare nell'immagine tratta dalla CTR della Lombardia.

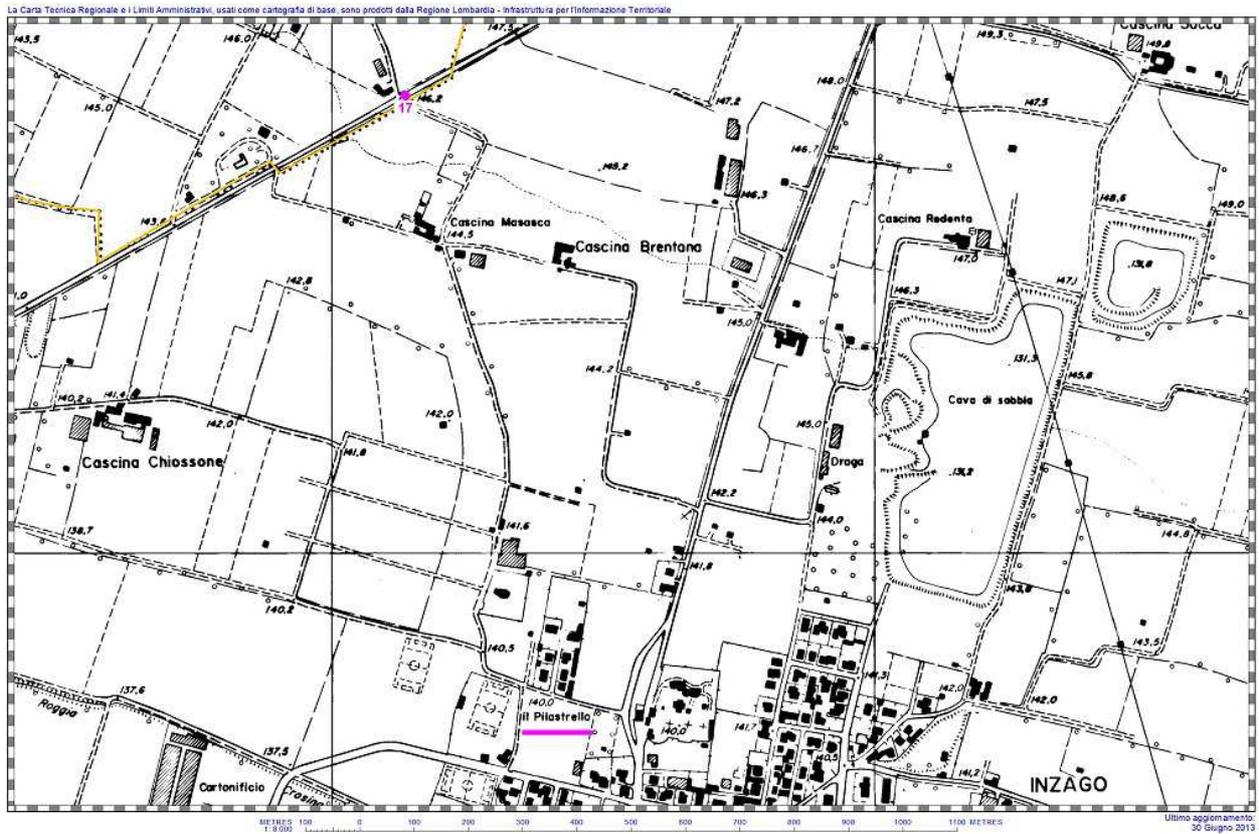


Fig. 16. Stralcio di mappa della CTR della Regione Lombardia

²² Il toponimo stesso di *Masasca* sta a indicare quella parte del territorio di Inzago che risulta confinante con quello di Masate.

MILANO - ERBA (II - V - VI MILIARIO)

Uscendo da Porta Nuova, lungo l'antico tracciato per *Forum Licini*²³, è possibile vedere nella mappa del Brenna del 1833 una cascina Pilastrello all'altezza del secondo miglio. La zona era già stata inglobata nel tessuto urbano durante l'espansione industriale di Milano a fine Ottocento - inizio Novecento e, attualmente, non vi è più nessuna traccia della cascina che si trovava all'incirca presso l'attuale incrocio tra viale Marche e via Lario, nella zona nord di Milano.

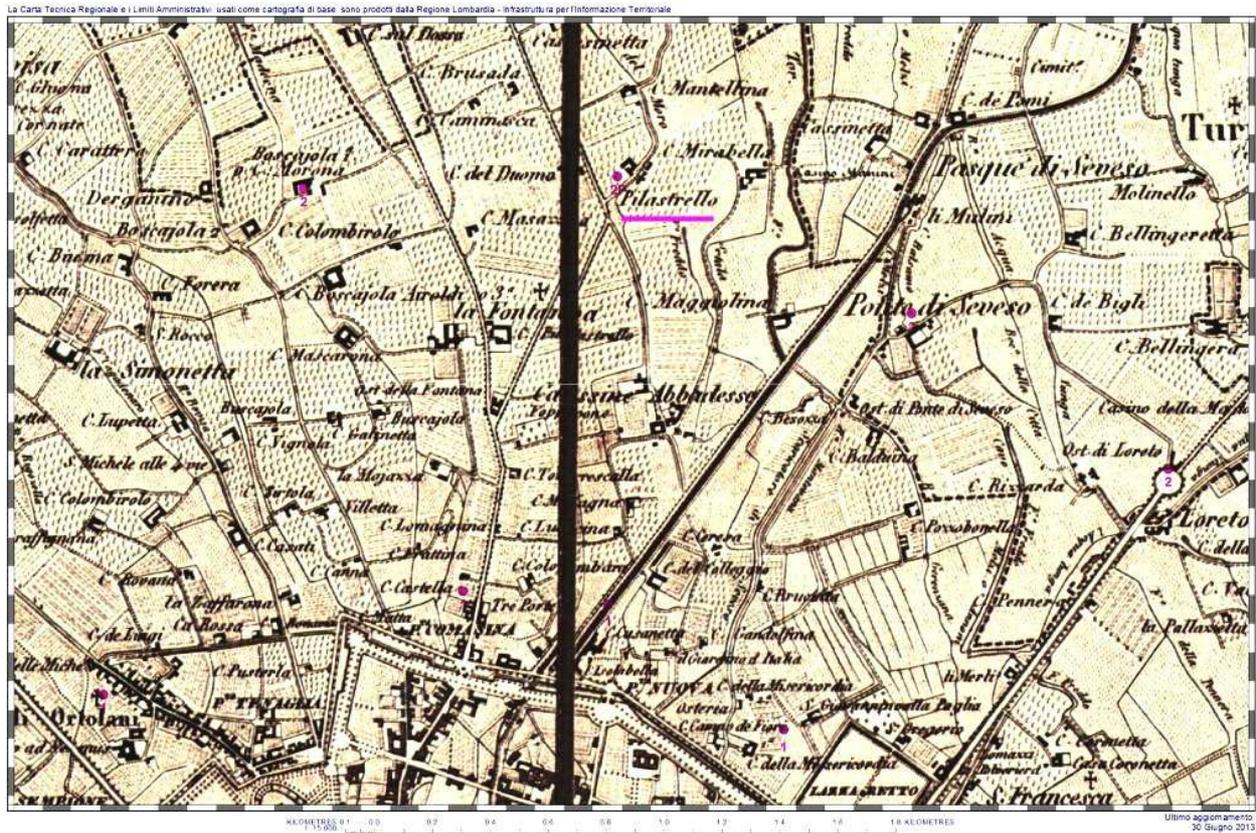


Fig. 17. Stralcio di mappa del 1833 dell'Ing. Giovanni Brenna

Al quinto miglio dello stesso tracciato si incontra il santuario della Madonna del Pilastrello di Bresso. Si è già accennato a questa chiesetta: è quella che aveva la colonna (il miliario) a fianco dell'altare ancora alla fine del 1500, prima che venisse imposto ai fedeli di venderla per ottenere i denari con cui provvedere alla manutenzione della chiesa. È lecito pensare, quindi, che la sua posizione sia sempre rimasta la stessa, esattamente dove si trovava l'antico miliario romano, ossia sul ciglio della strada.

Per rendersi pienamente conto della sua collocazione - una posizione quanto mai azzardata secondo gli standard di sicurezza moderni - è bene guardare le fotografie scattate dal centro delle carreggiate: dalla strada principale che sale da Milano verso l'antica *Forum Licini*, nella fig. 18 e da quella proveniente da ovest in direzione est, nella fig. 19. Le immagini sono più eloquenti di tante parole: la chiesetta è sempre lì, al centro dell'incrocio e circondata su tutti e quattro i lati da strade piuttosto trafficate, come se fosse l'aiuola di una moderna rotonda.

²³ Forse Incino, frazione di Erba.

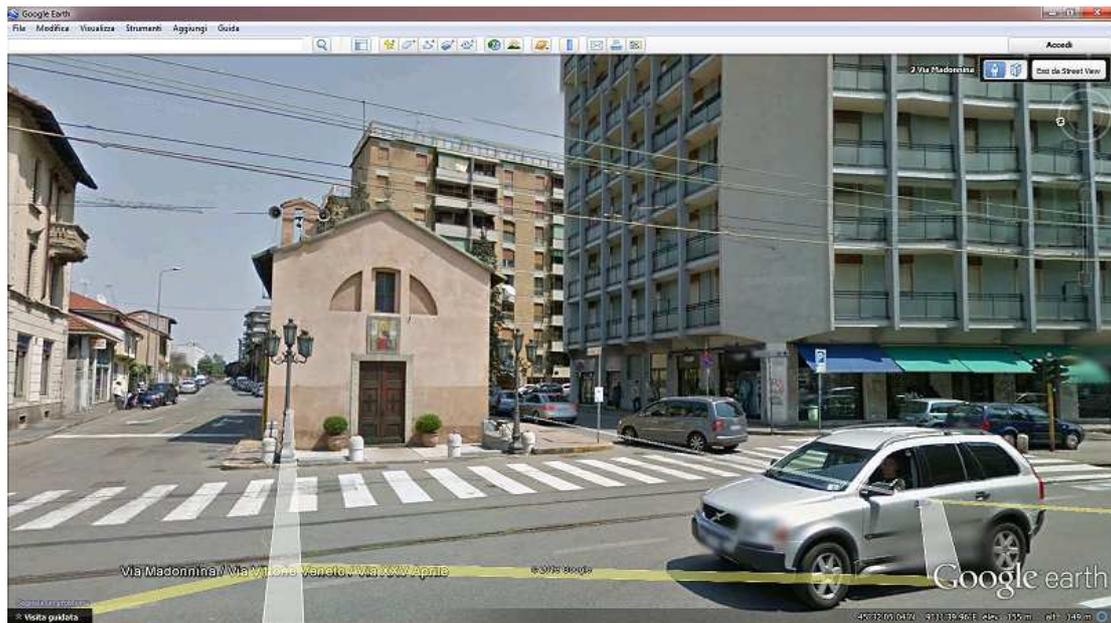
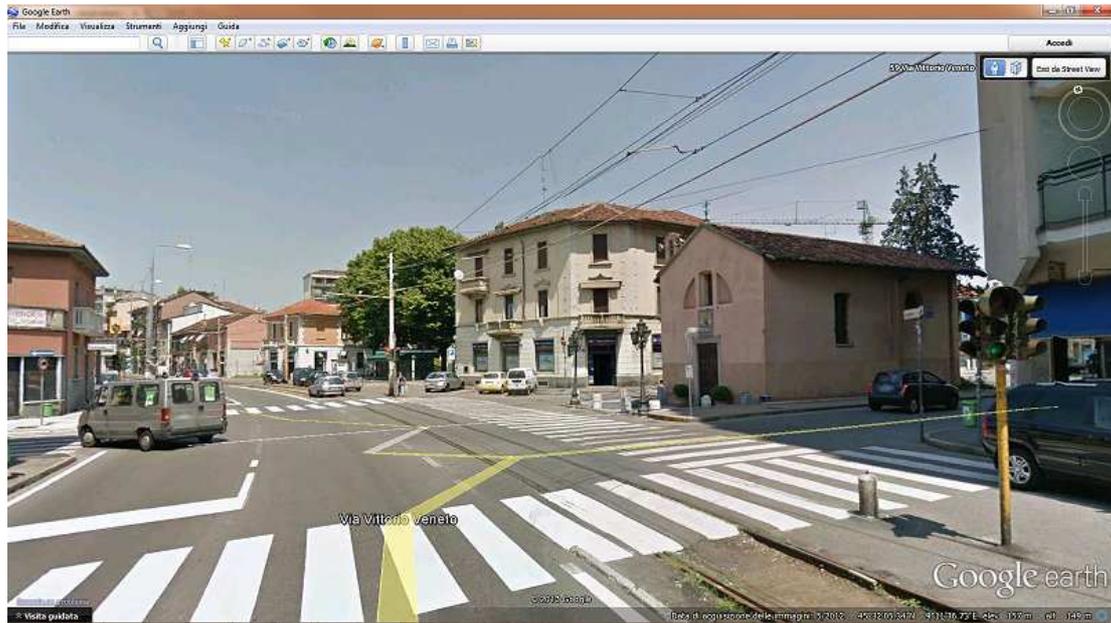


Fig. 18 e 19. Immagini tratte dallo stradario di Google earth

Subito dopo, al sesto miglio, si incontra il successivo santuario della Madonna del Pilastrello di Cusano Milanino²⁴. Attualmente questa chiesa, ricostruita a inizio '600 in stile barocchetto lombardo, viene chiamata anche Madonna della Cintura, a motivo di un quadro che vi è stato collocato e dell'omonima confraternita che vi si era costituita.

²⁴ Nelle antiche mappe l'attuale Cusano Milanino è spesso indicato come Cusano sul Seveso.

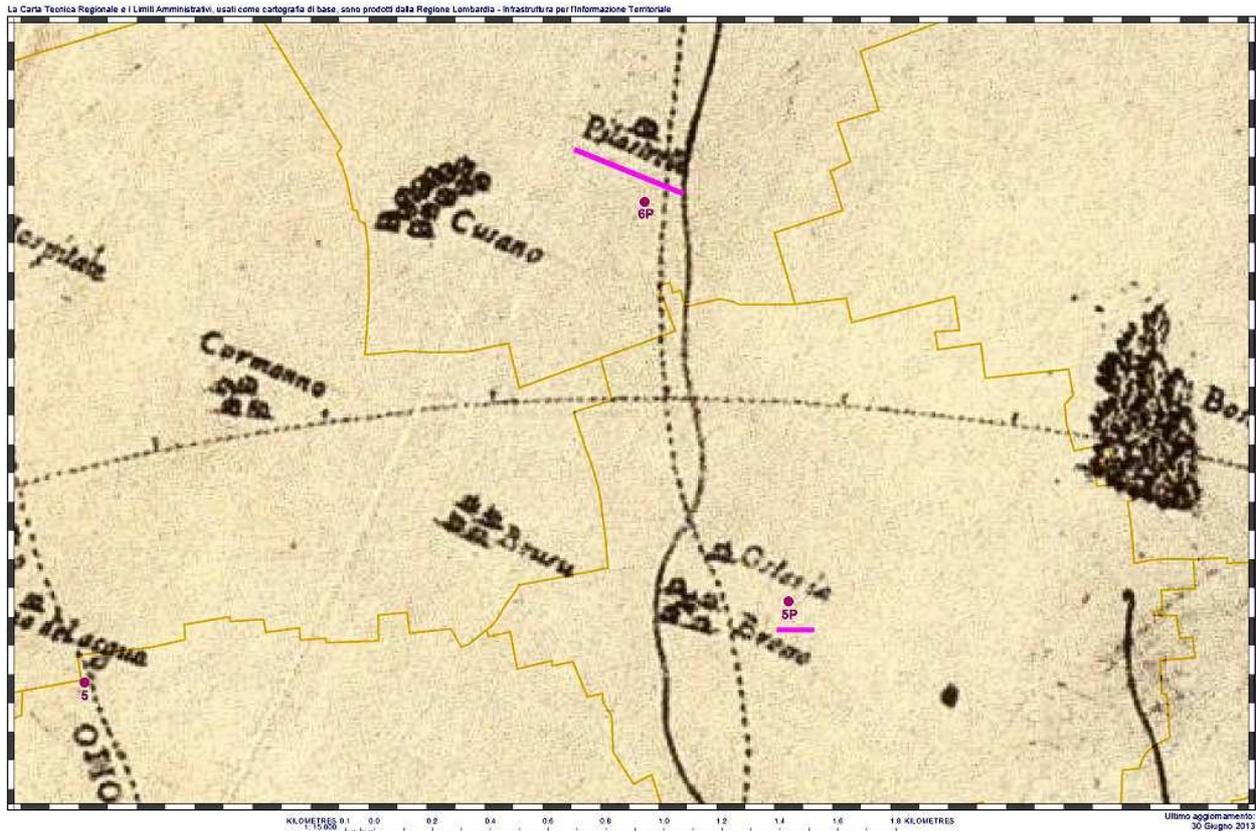


Fig. 20. Stralcio di mappa del 1600 dell'ing. Gio. Batta Clarici (Civica Raccolta delle Stampe Achille Bertarelli, Castello Sforzesco, Milano). La Madonna del Pilastrello di Cusano (6P) è rappresentata nella parte alta dell'immagine, mentre in basso, in corrispondenza dell'indicazione 5P, vi è la Madonna del Pilastrello di Bresso (la chiesetta posizionata in mezzo all'incrocio che si vede nelle precedenti immagini) la quale, però, non viene indicata su questa mappa Secentesca

MILANO - COMO (VII MILIARIO)

Lungo il tracciato dell'antica strada romana per Como, che per un buon tratto corre quasi parallela al Seveso, mantenendosi circa a un chilometro e mezzo di distanza a ovest dal torrente, al VII miglio si trova la chiesetta del Pilastrello di Paderno Dugnano. Anche questa è posta esattamente sul ciglio della strada. Oltre a essere segnalata come Oratorio Pilastrello sulla "Carta Manovra dei dintorni di Milano" del 1878, è indicata anche sulla CTR della Lombardia, nonostante che tutto il territorio circostante sia stato pesantemente trasformato con i moderni insediamenti industriali e attraversato da alcune circonvallazioni, come si può notare nella fig. 22. Nella mappa Ottocentesca, in alto a destra, si leggono i nomi separati dei due paesi *Paderno milanese* e *Dugnano*. I due Comuni sono stati, poi, accorpati e il nome attuale è di *Paderno Dugnano*.

MILANO - NOVARA (I MILIARIO)

Al primo miglio della Milano-Novara, appena fuori da Porta Vercellina, nei pressi di San Pietro in Sala, una cascina Pilastrello è ancora segnalata sulla “Carta Manovra dei dintorni di Milano” del 1878. Siamo vicinissimi ai bastioni della Milano spagnola, in una zona che, ovviamente, oggi è densamente popolata, poco sotto l’area occupata dall’attuale Fiera campionaria di Milano. Come per altre cascine Pilastrello che sono già state passate in rassegna, anche in questo caso è perfettamente inutile andarla a cercare sulle mappe recenti, così come sulla CTR della Lombardia: la cascina in questione non esiste più.

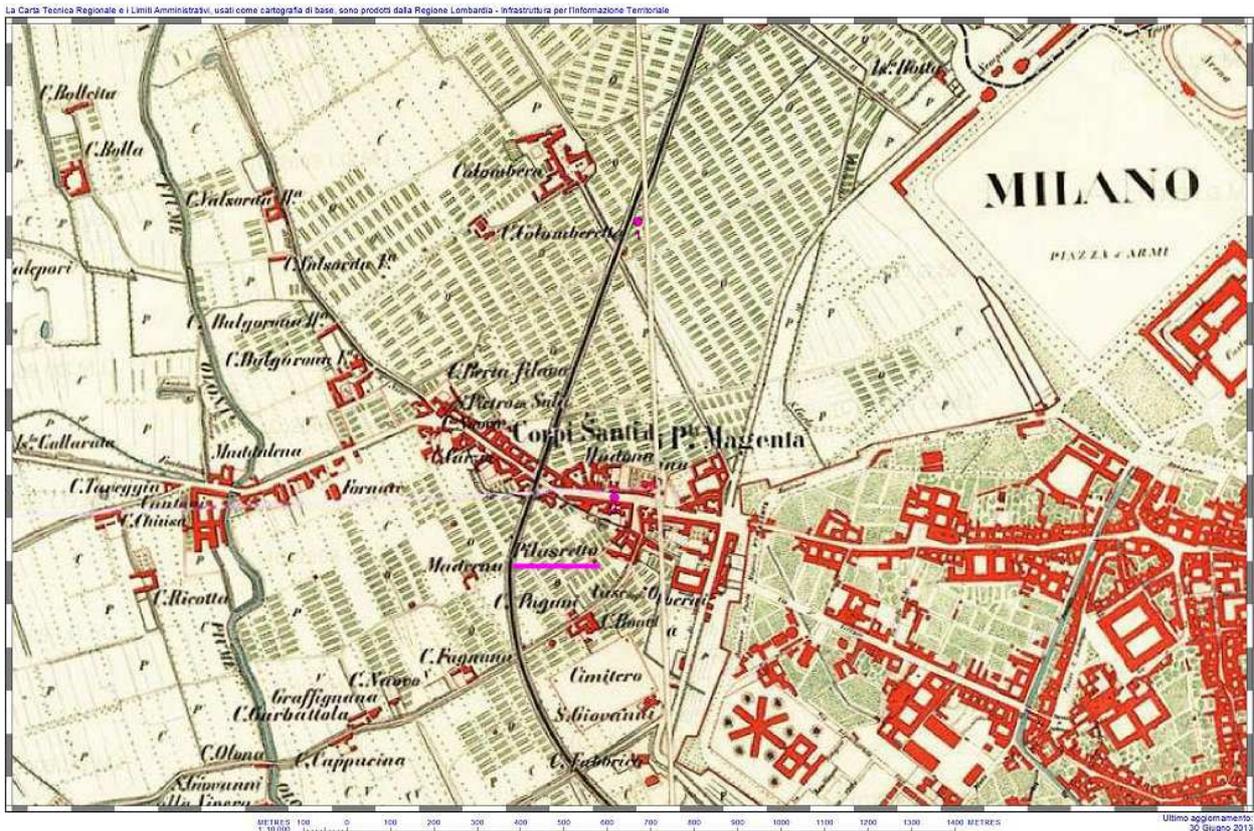


Fig. 23. Stralci di mappa della “Carta Manovra dei dintorni di Milano” del 1878 tratta dal sito www.miol.it/stagniwieb/mappe.htm e della CTR della Regione Lombardia

MILANO - PAVIA (IV MILIARIO)

Concludiamo con il riferimento alla cascina Pilastrello del tracciato Milano-Pavia. Questo tracciato è ancora in funzione, ma solo per una decina di chilometri a sud di Milano, poi è stato completamente abbandonato e, come nel caso della Milano-Cremona, dalle fotografie satellitari risultano ancora visibili alcuni tratti perfettamente rettilinei. La strada moderna, come si nota bene nella fig. 24, piega leggermente a ovest, passando per Rozzano e, poi, per Binasco (non visibile sulla mappa), mentre l’antica strada, stando all’itinerario Burdigalense, scendeva rettilinea verso sud e doveva passare per la *Mutatio ad Decimum* (cascina Decima di Lacchiarella, posta a metà strada tra Ticinum e Mediolanum, non visibile sulla mappa).

Il riferimento a un Pilastrello viene, ancora una volta, dalle informazioni ecclesiastiche trovate da mons. Palestra. Nel documento “Riduzione delle parrocchie” del 1787 risulta che, tra le case e le cascine di Ronchetto, è citata, appunto, una cascina Pilastrello: la cascina Ronchetto in questione (sulla mappa vi è un’altra località Ronchetto più a nord, lungo il Naviglio Grande) è visibile nella figura tra il riferimento del quarto miglio (4P) e la località di Quinto de’ Stampi (5N), a sud di Milano.

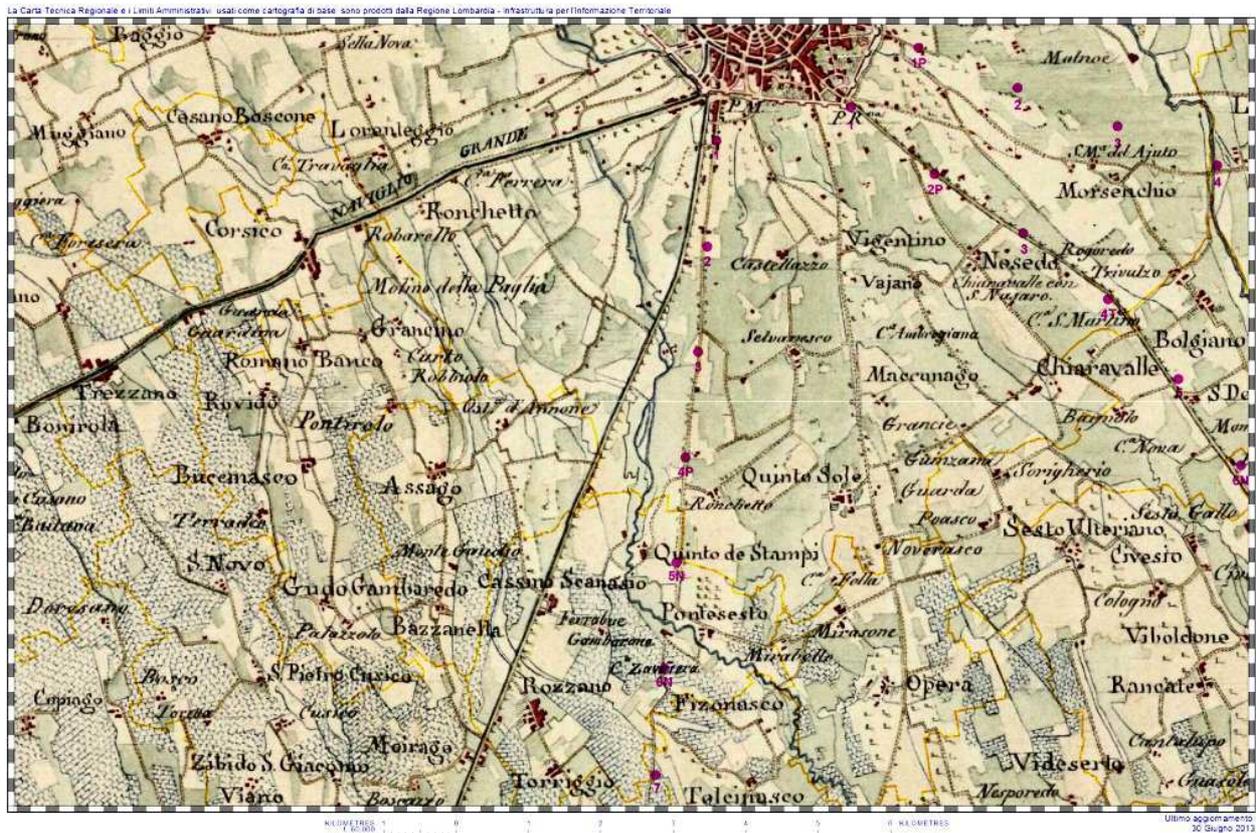


Fig. 24. Stralcio di mappa del 1830 del Lombardo Veneto (Civica Raccolta delle Stampe Achille Bertarelli, Castello Sforzesco, Milano)

Nella mappa del 1600 del cartografo Giovan Battista Clarici, questo Pilastrello compare spostato lungo l’attuale strada che scende da Milano a Pavia, affiancata al Naviglio Pavese. È ubicato proprio sul confine tra il territorio di Assago e quello di Rozzano, all’incirca all’altezza della cascina Ronchetto citata da mons. Palestra, che si trova un chilometro e mezzo più a est.

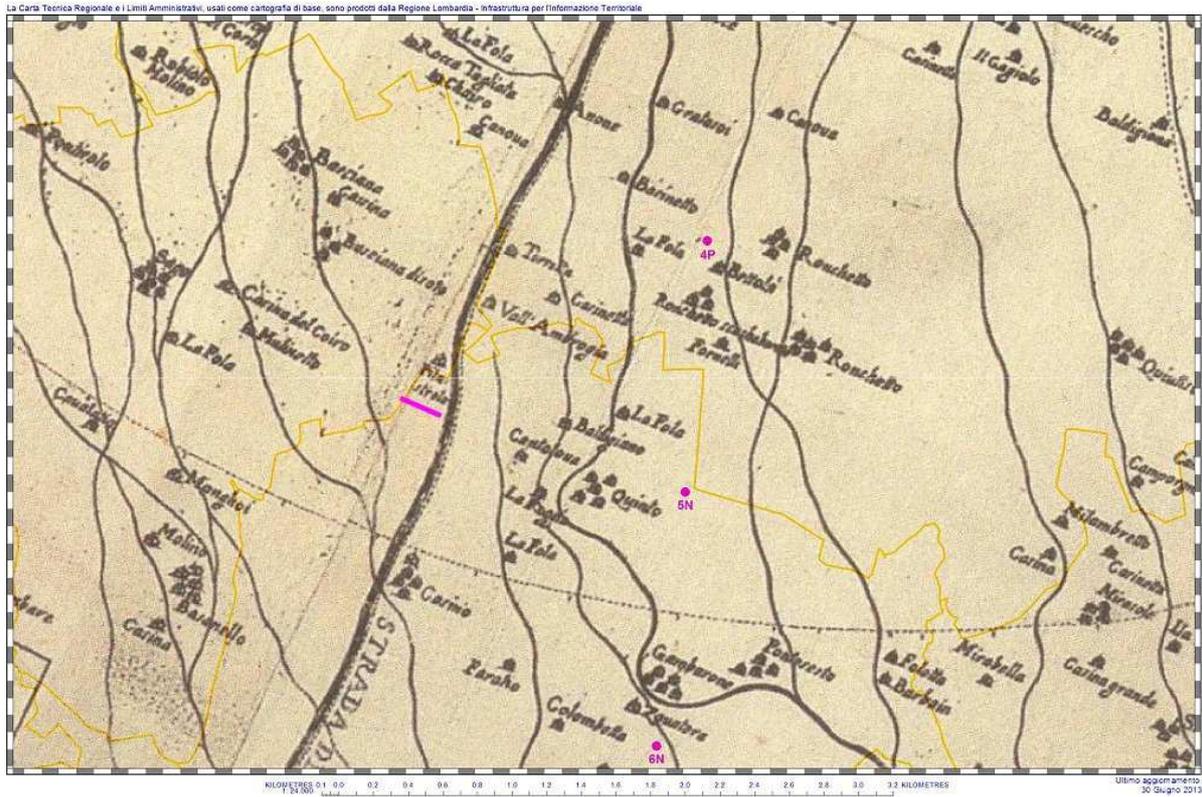


Fig. 25. Stralcio di mappa del 1600 dell'ing. Gio. Batta Clarici (Civica Raccolta delle Stampe Achille Bertarelli, Castello Sforzesco, Milano). Il Pilastrello si trova spostato di circa un chilometro e mezzo a ovest dell'antico tracciato dell'itinerario Burdigalense

BIBLIOGRAFIA

PASSERINI ALFREDO, *Il territorio insubre in età romana*, in *Storia di Milano*, vol. I, Fondazione Treccani, Milano, 1953

PALESTRA AMBROGIO, *Strade romane nella Lombardia ambrosiana*, NED, Milano, 1984

TOZZI PIERLUIGI, *Una nuova via romana tra Milano e Cremona*, e altri articoli pubblicati su riviste varie dal prof. Pierluigi Tozzi, docente di Topografia antica presso l'Università di Pavia

LE IMMAGINI SONO STATE ELABORATE CON IL SOFTWARE GIS

- *Map Maker Gratis* della Map Maker Ltd

CARTOGRAFIA USATA

- CTR (Carta Tecnica Regionale) prodotta e distribuita dalla Regione Lombardia - Infrastruttura per l'Informazione Territoriale
- Mappe storiche delle Civiche Raccolte Bertarelli, Castello Sforzesco, Milano (il georiferimento è stato curato dall'autore dell'articolo)
- "Carta Manovra dei dintorni di Milano" del 1878 tratta dal sito: www.miol.it/stagniweb/mappe.htm (il georiferimento è stato curato dall'autore dell'articolo)
- Mappe dell'Imperial Regio Primo Tenente Ingegnere Geografo in pensione Giovanni Brenna, del 1833, con aggiornamenti effettuati in date successive (le copie scansionate e digitalizzate sono di proprietà dell'autore dell'articolo, il quale ne ha anche curato il loro georiferimento)
- Immagini satellitari e stradario di Google earth