

Le strade di Milano

Nella sua ricerca "Le strade di Milano" Gian Luca Lapini scrive quanto segue:
"Un breve testo del noto scrittore francese Stendhal che visse a Milano dal 1814 al 1821, descrive la tecnica di costruzione delle strade di Milano".

1814 al 1821

"A Milano per fare una strada [...] si pavimenta con quattro strisce di granito e tre di ciottoli in questa maniera. Abbiamo due marciapiedi di granito larghi tre piedi, lungo le case e due strisce di granito disposte in modo che le ruote delle carrozze non abbiano sgradevoli sobbalzi. Il resto della strada è pavimentato con piccoli ciottoli appuntiti. Poiché le carrozze non si scostano mai dalle due strisce di granito e i pedoni restano sempre sui marciapiedi, gli incidenti sono rarissimi. [...] ecco perché le strade di Milano sono le più comode del mondo e sono prive di fango."

Stendhal

1896

[...] fu realizzata la prima **pavimentazione completa in granito**, a Porta Garibaldi, dove era necessario disporre di un sistema durevole, anche per la presenza delle tranvie. Questa tecnica fu molto usata, negli anni successivi, [...] tale tipo di **lastricato a corsi inclinati** rispetto all'asse stradale era già stato sperimentato in via Broletto

1892

[...] il tronco di tale strada pavimentata con il granito si è conservato in ottimo stato per molti decenni. Questa disposizione delle lastre si **era dimostrata la più adatta ad evitare che le ruote ferrate dei carri e delle carrozze percorressero le direzioni dei giunti** (o fughe) che, in ogni caso, rappresentavano le parti più deboli ed esposte del manto stradale. [...]

Primi '900

A Milano veniva principalmente utilizzato il porfido in cubetti, posati su sabbia [...]. Tale sistemazione verrà poi sostituita nel giro di pochi anni da una **pavimentazione più economica in masselli di granito posati su sabbia**, [...] adottando questa sistemazione il fondo risultava più resistente e si disgregava meno facilmente del precedente.

1926

[...] era entrata in esecuzione una larga riforma dell'intera rete stradale urbana, rimasta pressoché inalterata sino ad allora per sezione e pavimentazione rispetto alle timide innovazioni dell'ultimo scorcio di secolo. Il risultato era una pavimentazione mista in asfalto compresso e in masselli di granito nella sede tranviaria. Questo sistema aggiungeva ai rilevanti vantaggi di carattere tecnico un sensibile vantaggio economico, poiché veniva limitata la costosa pavimentazione a masselli (in porfido) ad una ristretta zona della carreggiata, lasciando per la rimanente parte della strada la pavimentazione in asfalto più liscia, di più rapida esecuzione e meno costosa.



1814-1821

Lastre laterali in granito carrozzabili ed acciottolato centrale



1896-1892

Pavimentazione completa in granito asimmetrico



Primi '900

Blocchetti in porfido posati a raggiera



1926

Pavimentazione in granito asimmetrico con laterali catramati