

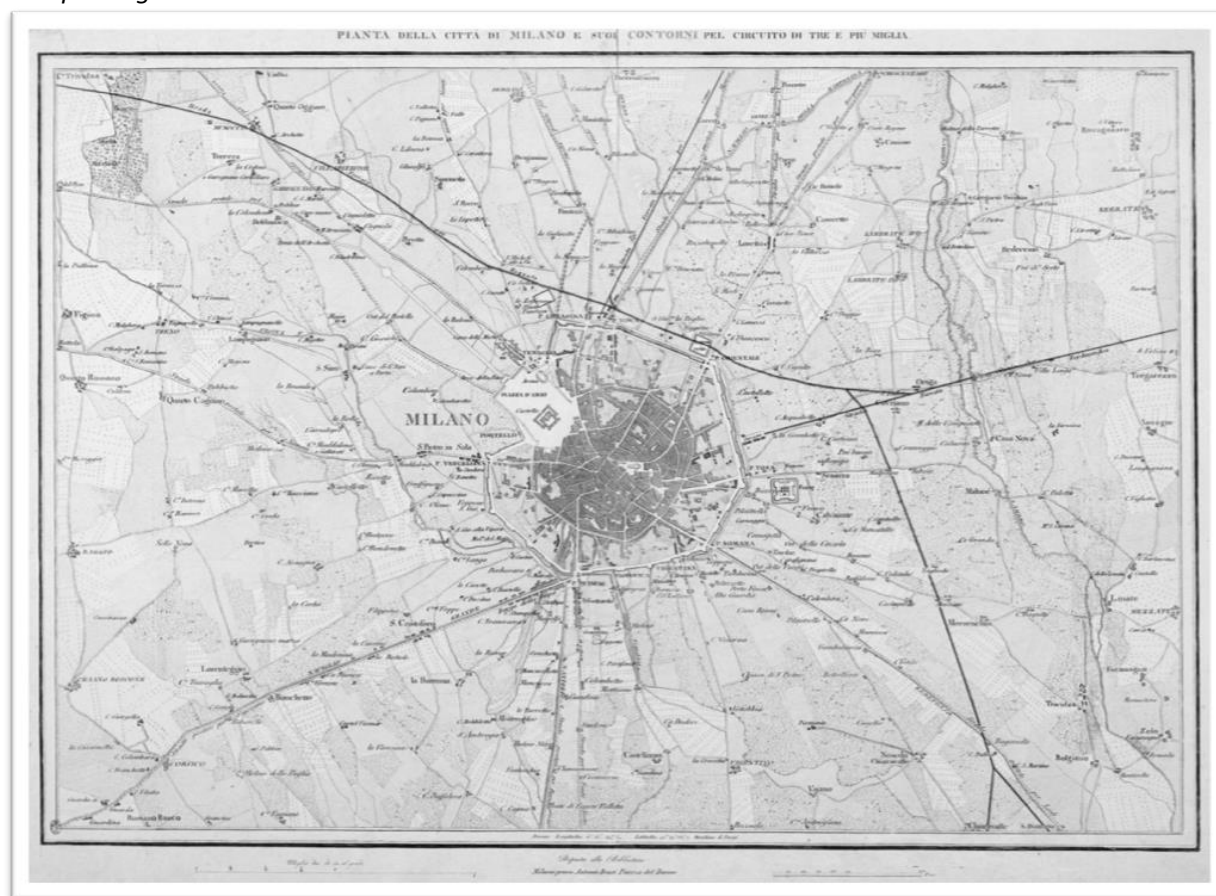
Silvio Gallio

CARTA NON CANTA

Note sulla rete ferroviaria milanese in una mappa della metà del XIX secolo

All'inizio degli anni '50 dell'Ottocento l'anarchia progettuale delle linee ferroviarie milanesi mostrò tutti i propri limiti. Erano attive solo due linee: la Milano – Treviglio (Venezia) con stazione a Porta Tosa e la Milano – Camerlata (Como) attestata nella *seconda* stazione di Porta Nuova, dopo che la prima (della linea per Monza), era stata dismessa. Fra le ferrovie in discussione, una linea per il lago Maggiore e una che arrivasse a Piacenza. I progetti si susseguivano e certo divenne utile mettere sulla carta qualche disegno per offrire un colpo d'occhio alla possibile rete che si andava faticosamente definendo.

Potrebbe essere stata la pulsione che creò la *"Pianta della città di Milano e suoi contorni pel circuito di tre e più miglia"*. Eccola.

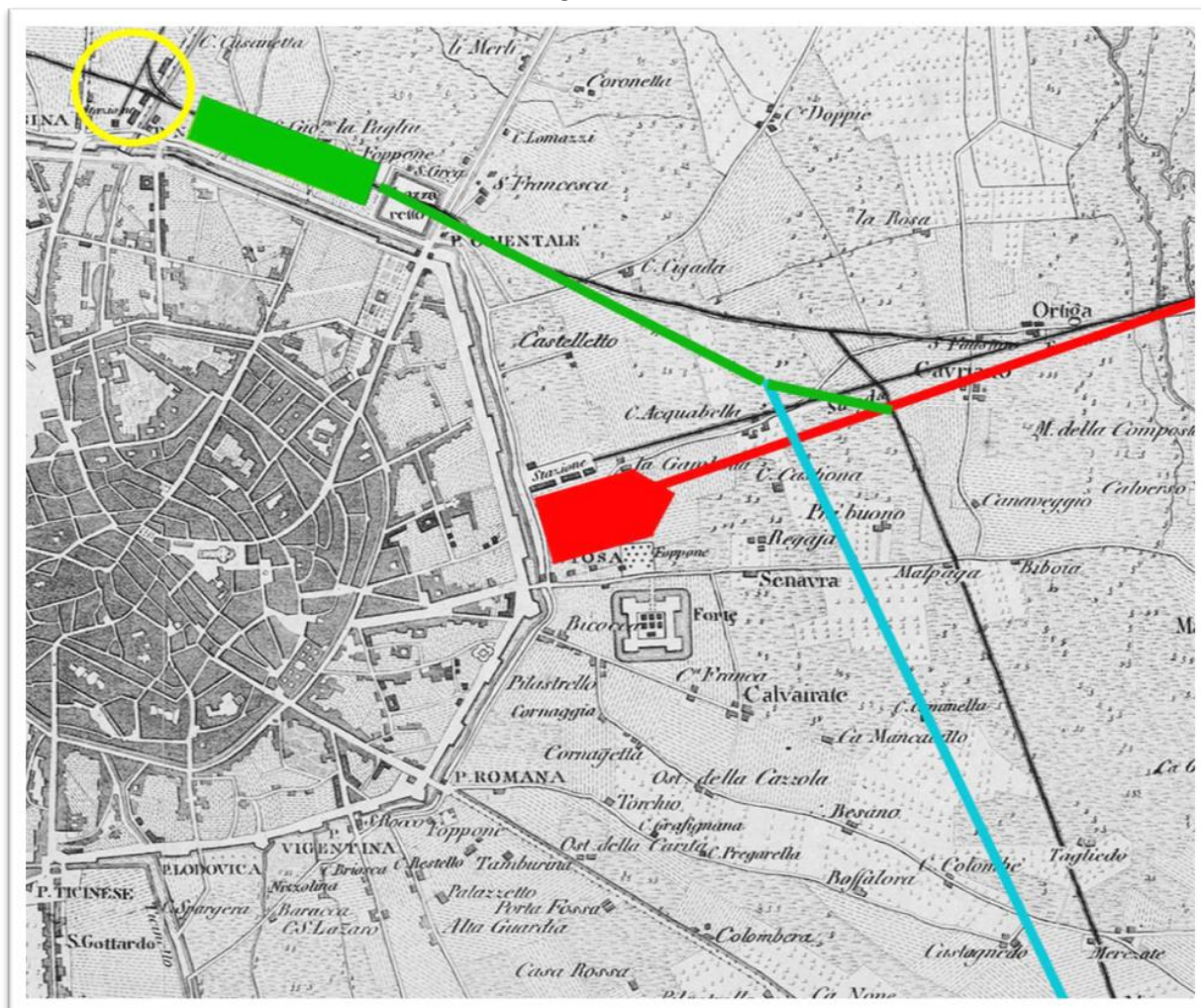


1 - Pianta della città di Milano e suoi contorni pel circuito di tre e più miglia.

Questa mappa dell'*hinterland* milanese era stata stampata da Antonio Bossi (negozio di stampe con sede in Milano, Piazza del Duomo, 4079) sulla base -ma con notevoli differenze- di una carta del 1810 edita a Como dai fratelli Bordiga e che porta lo stesso titolo. Entrambe le 'Piante' sono conservate alla *"Raccolta delle Stampe Achille Bertarelli"* di Milano con numeri di catalogo, rispettivamente, 1146 e 1049.

Silvio Gallio – CARTA NON CANTA

I tracciati ferroviari della 'Pianta' di Bossi, però, sono imprecisi. Non c'è stazione o strada ferrata che sia stata realmente costruita come vi viene disegnata.



2 – Rapido colpo d'occhio sulle incongruenze: rettangolo verde = Milano Centrale; pentagono rosso = stazione di Porta Tosa; riga celeste = linea per Piacenza e Pavia; riga rossa = linea per Treviglio; riga verde = linea per la congiunzione; cerchio giallo = area delle stazioni di Porta Nuova.

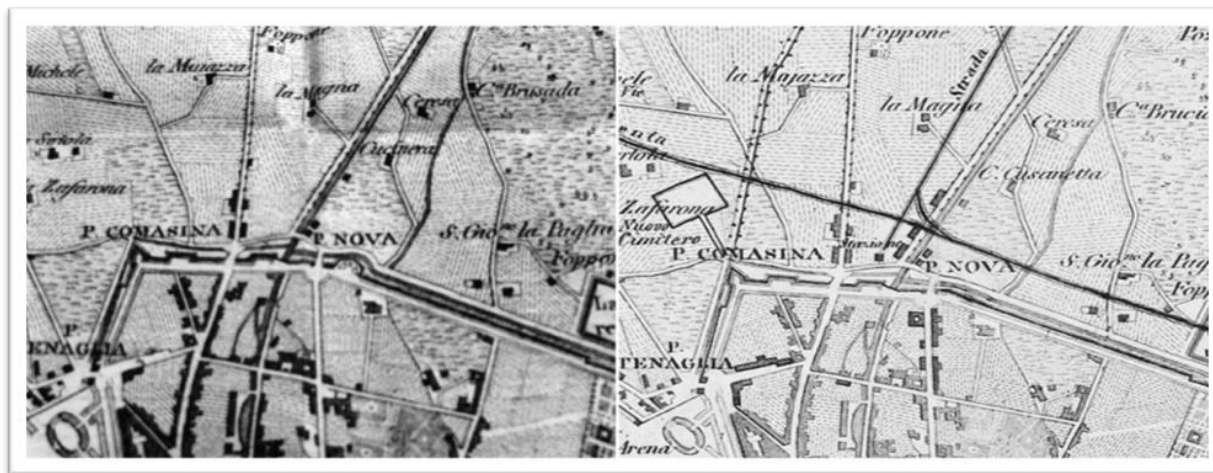
Gli errori del tracciato:

- Il percorso disegnato della *Strada Ferrata per Como* corrisponde all'esistente ma viene prolungato dove, con la dicitura "Stazione", (fig. 3) sorgeva la *prima* stazione di Porta Nuova, quella della linea Milano – Monza, attiva dal 1840 al 1850 e poi dismessa. La *seconda* stazione di Porta Nuova, quella della linea Milano – Como, entrata in funzione nel 1850, sembra invece assimilabile a uno dei tre edifici allineati lungo il canale della Martesana.



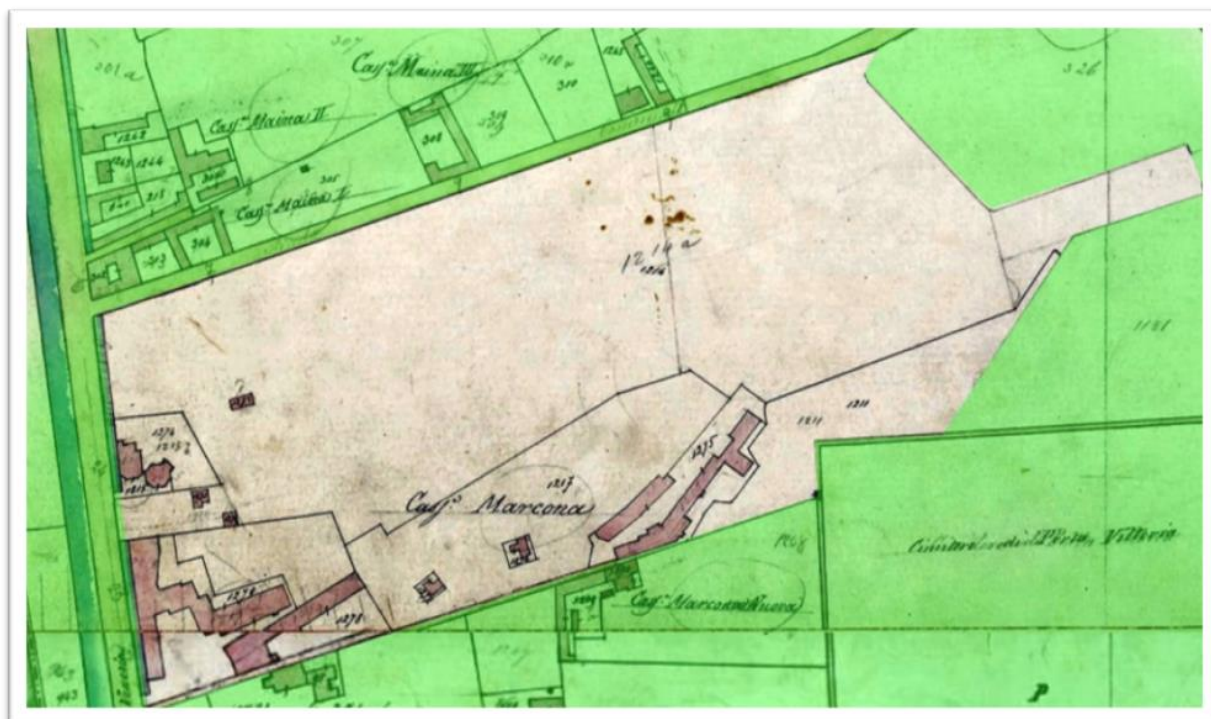
3 – Il proto-Nodo di Milano nell'area di Porta Nuova. La prima stazione viene mostrata come ancora collegata alla linea per Monza; sono disegnati anche due bivi mai attivati in quella forma.

- La *Strada Ferrata per Magenta* è la sola disegnata in modo abbastanza preciso e segue quasi alla perfezione il tracciato sul terreno. Giunge da Rho e si innesta all'altezza della *seconda* stazione di Porta Nuova che non viene nominata. La carta dei Bordiga (fig. 4 a destra) non riporta quei tre edifici, evidentemente aggiunte più tarde; bisogna ricordare che sono passati circa quarant'anni.



4 - L'area di Porta Nuova nelle Piante dei Bordiga a sinistra e di Bossi a destra.

- La linea *Milano – Venezia*, la *Ferdinandea*, era in funzione già dal 1846 ma solo fino a Treviglio. Nella 'Pianta' questa linea presenta tre imperfezioni piuttosto strane per una stazione e una linea ben conosciute e frequentate.
- Il piazzale della stazione di Porta Tosa disegnato sulla 'Pianta' è di estensione significativamente inferiore al terreno acquistato nel 1842 (fig. 6), molto minore di quello disegnato nel progetto originario del 1838 e in altre mappe della città. Il progetto dell'ingegner Milani, infatti, mostra il Foppone di Porta Tosa intaccato dal confine sud della stazione. Con maggiore precisione, la mappa del Catasto Urbano del 1865, chiarirà che sarà l'angolo del Foppone a deformare il confine del piazzale (fig. 5). In ogni caso, osservando la parte in alto della figura 6, si coglie all'istante la differenza.



5- Area della stazione di Porta Tosa – Evidenziazione dalle mappe del Catasto urbano dei Corpi Santi di Porta Venezia - 1865. I fabbricati della stazione sono nell'angolo in basso a sinistra.

- Il piazzale, nella 'Pianta', non è solo molto piccolo; è anche allocato più a nord rispetto alla realtà. Persino il confine sud del piazzale disegnato è posto più in alto rispetto al confine *nord* reale. La ferrovia che parte dall'Ortiga viene disegnata come terminare al viale di Circonvallazione di fronte all'attuale via Bellini mentre la sede ferroviaria terminava circa all'altezza di via Corridoni.
- Lo spostamento del piazzale produce un errore nel tracciato¹. La linea disegnata passa quasi 'dentro' la Cascina Acquabella che verrà interessata, sì, da una linea ferroviaria, ma sarà un'altra. Errore di difficile spiegazione in quanto la linea per Venezia era attiva da anni e quindi doveva essere ben conosciuta. Per pura pignoleria segnalo anche la posizione di Cavriano che verrebbe tagliata in due dalla ferrovia che, dall'Ortiga arrivasse alla posizione effettivamente raggiunta. Ciò ha creato una piccola difficoltà nel disegnare i percorsi in figura 2.

¹ La mappa utilizzata per i raffronti è edita da Brenna nel 1865. Più precisa ma non senza imperfezioni, è tratta dal sito www.miol.it/stagniweb/. La stazione di Porta Tosa è più correttamente localizzata, ma gli edifici non sono mai stati costruiti in quella forma (cfr fig. 5). Il disegno ricalca il progetto Milani.

Silvio Gallio – CARTA NON CANTA

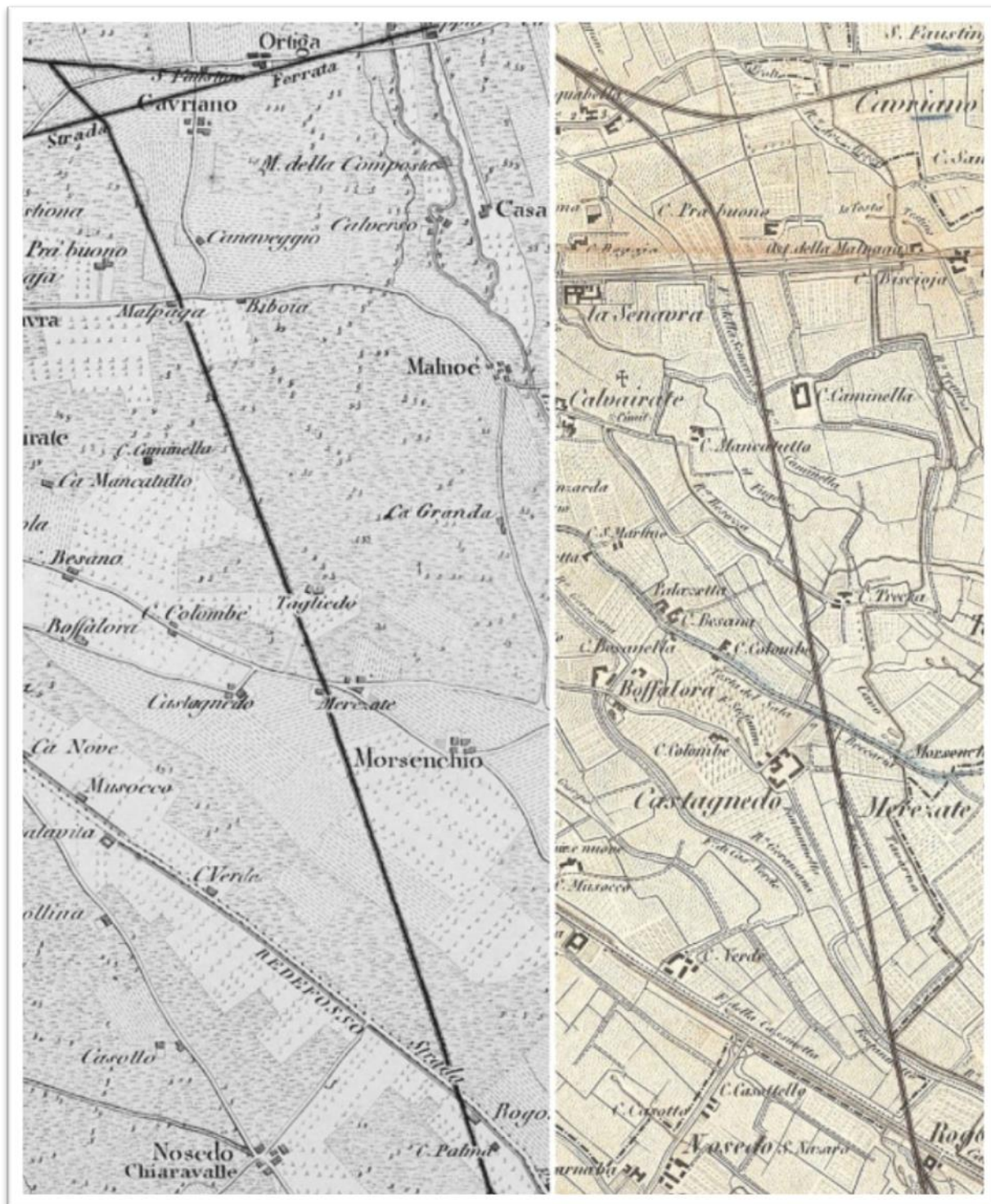


6 – Sopra, la Ferdinandea come disegnata da Bossi. Sotto, la linea disegnata da Brenna (1865) – Cascina Acquabella, nella prima, è praticamente attraversata dalla ferrovia.

- Anche se era un'idea annosa, il progetto esecutivo di una linea da Piacenza risale solo alla *Convenzione*², del 1 maggio 1851. Il disegno della linea è diverso da come questa si presenterà sul terreno (fig. 7). Nella 'Pianta' il rettilineo parte da Rogoredo e prosegue fino ad attraversare la linea Milano – Venezia. Però l'incrocio, che tutt'al più sarà esistito per qualche mese, verrà costruito circa cinque-seicento metri a occidente; nascerà molto più vicino a quella Cascina Acquabella che darà il nome al famoso Bivio. La differenza genera nella 'Pianta' uno spostamento dell'intero rettilineo. Il tracciato vero della linea per Piacenza sarà mediano fra Castiona e Prà Buono, scorrerà fra Cascina Caminella e Ca'Mancatutto e passerà più discosto da 'Tagliedo'.

² AA.VV., *Convenzione fra alcuni Stati italiani per la costruzione della Strada Ferrata dell'Italia Centrale*, Roma, 1851.

Silvio Gallio – CARTA NON CANTA

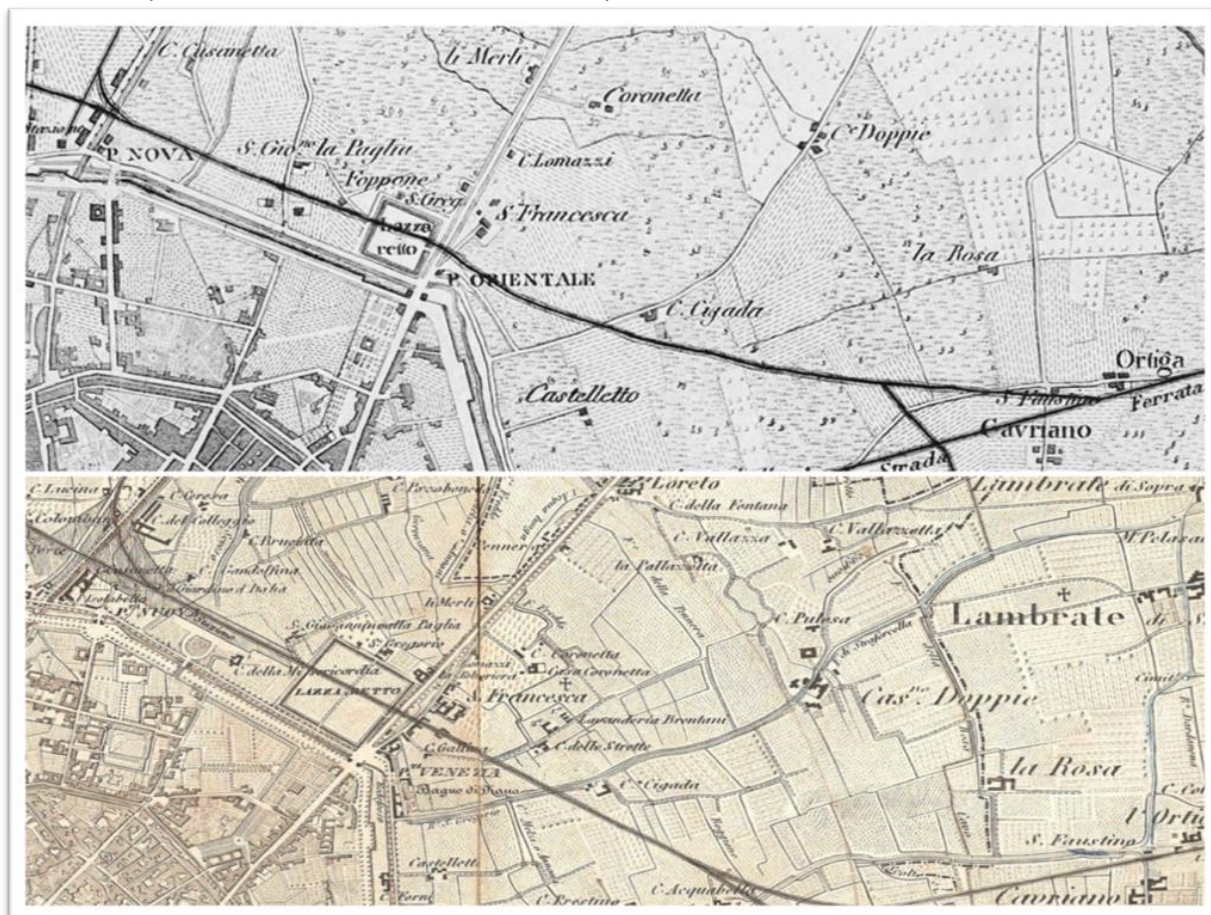


7 - A parte il disegno del triangolo, notevole la differenza di percorso dei due tracciati.

- Veniamo alla *strada ferrata di congiunzione* (fig. 8) che parte dall'Ortiga e attraversando il Lazzaretto raggiungerà la *Strada ferrata per Como*. In realtà il Bivio vicino all'Ortiga, verrà poi costruito molto più a ovest; nascerà, col nome di Bivio Lambrate, appena dentro il confine dei

Silvio Gallio – CARTA NON CANTA

Corpi Santi di Porta Venezia e non quello di Lambrate forse anche per concentrare pratiche e permessi in un unico comune. La *linea di congiunzione* progettata, sarebbe poi stata unita alla *Ferrovia per Como* con due Bivi come in effetti poi avvenne. Anche se in maniera diversa.



8 - La differenza dei tracciati sposta il Bivio Lambrate quasi all'Ortiga e l'incrocio delle due linee più vicino a Cavriano; il percorso verso Porta Nuova è piuttosto differente.

D'altra parte basti osservare le piante della città in questo stesso sito (http://www.milanocittadelle scienze.it/html/cartepiante/cartepiante_elenco.php) e sarà agevole confrontare le linee ferroviarie come si svilupparono negli anni e nella realtà.

- Ma, se i tracciati delle ferrovie in qualche modo 'assomigliavano' alla situazione presente o successiva, la differenza più eclatante rispetto alla realtà, come venne elaborandosi fino al 1857, è l'assoluta mancanza di qualsiasi accenno a una stazione di Milano Centrale! Dal Lazzaretto alla stazione di Porta Nuova solo campagna, ortaglie e qualche sparsa cascina.



9 - Fra Porta Nuova e il Lazzaretto, nella Pianta di Bossi non si vede nessuna "Milano Centrale".

Con riferimento alla presenza nella 'Pianta' di tutte le strade ferrate funzionanti in quell'anno, la datazione della mappa è stata variamente proposta addirittura fino al 1865 da quella che si potrebbe amichevolmente chiamare "vulgata amatoriale ferroviaria". Con questa data, però, non si tiene conto delle grandi differenze, fra tracciati reali e disegnati, appena descritte. Tantomeno tiene conto della citata mancanza di Milano Centrale, che nel 1865 era ampiamente operante.

Nell'estate del 1856, in un momento squassato da continue polemiche sulla nuova stazione già oggetto di feroci diatribe, G.B. Bossi, Ingegnere in Capo della *Ferdinanda*, presenta un Progetto alternativo per Milano Centrale³. Questo progetto, sommato alle incongruenze viste, non può che arretrare la datazione della 'Pianta' quantomeno al 1855, anno in cui i progetti per la rete milanese si arricchirono della decisione di costruire la *Ferrovia per Magenta* non come progetto interno al Regno Lombardo-Veneto ma come interazione fra i governi austriaco e piemontese.

Questa massiccia serie di differenze fra situazione sul terreno e disegno sulla 'Pianta', fa presumere che l'inserimento dei percorsi sia un 'racconto' dei progetti che venivano presentati in quegli anni piuttosto che il 'rendiconto' di quanto era stato fatto. Portando a delimitare l'anno della produzione fra il 1852 e il 1856. Nel 1852, infatti, l'Accademia di Brera indisse un concorso per una stazione in grado di servire *tre* linee. Nei primi mesi del 1852 gli ingegneri Robecchi e Garavaglia consegnarono il progetto per la Milano – Magenta (e Sesto Calende)⁴. Nel 1856 venne firmata la *Convenzione concernente l'assunzione, la costruzione e l'esercizio delle ferrovie nel Regno Lombardo-Veneto* che diede il via alla costruzione – l'anno successivo- della *prima* Milano Centrale.

Qualcuno si è chiesto: *cui prodest?* A cosa serve stampare la carta di una rete che non esiste? Come mai ferrovie ben conosciute come la tratta da Treviglio a Porta Tosa o l'attestamento della linea di Como alla *seconda* stazione di Porta Nuova siano state disegnate in modo tanto impreciso? E cosa si voleva ottenere 'sbagliando' i percorsi delle linee ancora in progettazione? E soprattutto, perché non si parla di Milano Centrale?

Affascinante domanda che potrebbe portare a ricerche di nascoste intenzioni e magari sordidi maneggi legati a qualche spericolato finanziario. Ciò è pensabile perché era davvero il periodo d'oro dell'*aggiotaggio* sulle Azioni delle società ferroviarie (basti vedere gli scritti di Ilarione Petitti) e false informazioni creavano o distruggevano interi patrimoni.

³ G.B. Bossi, *Progetto di una stazione centrale in Milano*, in "Giornale dell'ingegnere, architetto ed agronomo", agosto 1856, Volume 4, pagg. 36-42.

⁴ Cfr. Discorso del Deputato L. Torelli, *Atti del Parlamento Subalpino*, 30 aprile 1852, Eredi Botta, Firenze, 1868, pag. 3589.

Le ferrovie italiane dell'Ottocento, anche se forse nascevano come imprese industriali, in breve tempo diventavano preda di raid finanziari internazionali. E per internazionali non si intendano i nostri staterelli preunitari; entravano in gioco anche avventurieri e banchieri austriaci, bavaresi, inglesi, francesi, svizzeri.

L'area di Milano era particolarmente presa di mira. La Milano - Monza era nata come speculazione finanziaria del bolzanino Johann Florian Putzer, Edler von Reibegg che ne vendette le azioni, ricavandone un sostanzioso guadagno, prima ancora dell'apertura. Solo dal 1847 Eskeles, dell'omonima banca viennese, vi aveva allentato la presa dopo un fallito tentativo di agiotaggio; probabilmente mantenendo un parziale controllo tramite Antonio Grassi, membro del C.d.A. La *Ferdinanda*, in pochi anni, aveva visto la quasi totalità delle sue azioni spostarsi da Venezia e Milano a Vienna e ad altre piazze del mercato tedesco. E sulle rovine economiche dell'Impero asburgico si cominciava a delineare la potenza di quello ferroviario dei Rothschild, che in breve resteranno i soli privati a possedere un sistema ferroviario in Austria.

Considerando che nei tempi poco o nulla è cambiato tranne le definizioni - oggi sono di moda i "derivati" ma il concetto rimane quello della scommessa - la risposta, ce lo insegna da sette secoli il buon Guglielmo di Ockham, è probabilmente la più semplice.

Si è detto che la struttura della rete disegnata nella 'Pianta' ha tutta l'apparenza di voler essere un "tema"; non tanto un progetto quanto la *descrizione di un progetto*; o forse meglio ancora qualcosa che evidenziasse le possibilità ottenibili con qualche chilometro di binario. Si è detto che la 'Pianta' è databile fra il 1852 e il 1856. Allora la vera novità nei tracciati è la *strada ferrata di congiunzione* dall'Ortiga a Porta Nuova attraverso il Lazzaretto.

Nel 1850-51 le ferrovie afferenti Milano erano già costruite (Como e Treviglio) o in progettazione (Rho e Piacenza). Restava, gigantesco, il problema della *Ferdinanda* che, dopo i disperati tentativi dell'ingegner Luigi Negrelli, fu nazionalizzata dal 1° luglio 1852. Negrelli contava di raggiungere Coccaglio da Brescia entro il 1852, premessa per arrivare a Palazzolo e quindi a Bergamo e Monza⁵ e da lì portare la ferrovia alla stazione di testa di Porta Nuova, abbandonando Porta Tosa.

La nazionalizzazione non cambiò le decisioni strategiche precedentemente adottate. L'*Eco della Borsa* del 19 marzo di quell'anno informava che "erano pronti i progetti per la Coccaglio Milano [via Bergamo-Monza] e quello di un'unica stazione a Milano per i tronchi di Como e Treviglio".⁶

Nella 'Pianta' questa 'unica stazione' non è presente e le linee collegate a Porta Nuova sono quattro. Sembra, perciò, non essere descrittiva di quel progetto. Ma la congiunzione delle linee rimane, ed è ben evidenziata. Ecco quindi dispiegarsi il tentativo dell'autore della 'Pianta' di rendere visibile con poco sforzo i vantaggi del tracciato come lo vediamo stampato, diverso da quello di Negrelli.

In questo compromesso, si accettava Porta Nuova come stazione terminale unica di tutte le ferrovie; le linee venivano unite attraverso i sistemi di Bivi per diventare Rete; Porta Tosa non veniva eliminata dalla geografia ferroviaria ma, rimanendo collegata alla linea di Treviglio (e, si sperava, di Venezia evitando Bergamo), poteva trasformarsi in quello scalo specializzato nella movimentazione delle merci che Cattaneo già presagiva, nel 1836, a Porta Romana.

Allora, la 'Pianta', lontano dall'essere mezzo di pressione, strumento amministrativo, o addirittura base per subdole operazioni finanziarie, può risentire, solo e banalmente, del fatto che non era necessaria quella precisione che è logico attendersi da un oggetto di questo tipo. Un 'semplice' supporto visivo a un progetto o contro-progetto i cui termini non erano legati all'angolazione della linea per Rogoredo o sulla posizione esatta della stazione di porta Tosa. Un disegno necessario alla

⁵ la linea di Como era nazionalizzata già dal 19 maggio 1851.

⁶ Cfr. A. Bernardello, *La prima ferrovia fra Venezia e Milano*, Istituto veneto di scienze lettere ed arti, Venezia, 1996, pag. 507, n. 19.

visualizzazione di un'idea per raccogliere il consenso e –perché no– i capitali necessari.

Si osservi, per ultimo, che l'ingegner Negrelli era quello che si usava definire "un fedele suddito dell'Impero"; Antonio Bossi viceversa, dopo le "5 Giornate" si distinguerà per le sue stampe di caricature e ritratti patriottici filo-italiani. Un ulteriore indizio su quello che la 'Pianta' avrebbe voluto dimostrare; un errore di Negrelli e delle forze economiche e politiche che volevano azzerare Porta Tosa, la non-necessità di costruire una stazione di Milano Centrale. Una sorta di No-TAV ante litteram cui però non stava a cuore la conservazione del Lazzaretto.

Due anni dopo la nazionalizzazione, il governo asburgico, scoprendo di non aver fatto un buon affare con l'acquisto delle ferrovie, cominciò le trattative per riprivatizzarle. Il 14 marzo 1856, a Vienna, fra il governo austriaco e il 'Barone del vapore' fu stipulata la *Convenzione concernente l'assunzione, la costruzione e l'esercizio delle ferrovie nel Regno Lombardo-Veneto*.

A Milano si ricominciò a parlare della costruzione di Milano Centrale e di una diversa *strada ferrata di congiunzione* (che avrebbe unito le due stazioni esistenti, Porta Nuova e Porta Tosa). Ma questa è un'altra storia.

[6 giugno 2013]