

La Ferdinandea

Con riferimento all'articolo sulla storia della linea ferroviaria Ferdinandea, che abbiamo pubblicato nel numero di dicembre scorso, un nostro lettore, signor Oreste, ci ha inviato delle fotografie di ciò che resta della stazione di Porta Tosa sita in via Marcona angolo via Fiamma.

L'entrata di via Fiamma era quella pedonale dove ancora oggi esiste la biglietteria, mentre quella di via Marcona era l'uscita dei vagoni.

Coma si può notare la costruzione richiama la forma di un vecchio vagone ferroviario, in modo particolare il tetto e i finestrone, inoltre fino a quando i locali erano occupati dalla CITROEN esistevano ancora a terra i binari, la grande ruota per girare i vagoni e il carbon fossile per il locomotore.



Nel 1836, era stata progettata la linea ferroviaria detta Ferdinandea che doveva **congiungere Milano a Venezia**. La ferrovia "ferdinandea", così chiamata in onore dell'imperatore d'Austria Ferdinando I, progettata dall'ingegnere veronese Giovanni Milani, ottenne l'approvazione delle autorità il 7 aprile 1840; i lavori ebbero inizio nel 1841 e si conclusero nel 1857.

A Milano si studia la collocazione della nuova stazione che sorgerà nel territorio dei Corpi Santi, presso Porta Tosa, in fondo al Borgo della Stella ma al di fuori dalle mura spagnole. Il luogo, se non il fabbricato, era compreso tra le attuali vie Sottocorno-Archimede-Marcona che mantengono ancora oggi il loro assetto obliquo, in linea naturale con la strada ferrata verso Treviglio.

Il 30 maggio 1843 viene posata la prima pietra della "Imperial Regia privilegiata Strada Ferrata Ferdinandea" destinata a congiungere le due capitali del Lombardo Veneto: Milano e Venezia collegata alla terraferma dal ponte inaugurato nel 1846.

Ma già il 15 febbraio 1846 un cronista scriveva: "Coll'intervento del viceré e dei suoi figli e delle varie autorità, con un treno di diciotto vagoni trainato dalle macchine Alciati e Ariberto, è solennemente inaugurato il tronco ferroviario da Milano a Treviglio". La dettagliata descrizione della stazione di Porta Tosa è dovuta alla disponibilità dei ricercatori dell'Archivio storico civico e Biblioteca Trivulziana. In "Privilegiata strada ferrata ferdinandea – stazione di Milano Porta Tosa" si legge: *Questa strada dovrà mettere capo a Milano poco distante dalla Porta Tosa, tirando su verso il dazio di Porta Orientale.*



Di là ove si prolungasse entro la città, si dirigerebbe in linea retta verso il borgo della Stella (attuale via Corridoni) che sbocca sul corso di Porta Tosa (attuale corso di Porta Vittoria), dal quale con brevi passi si giunge alla Piazza Fontana, al Duomo, quindi al centro della città. Il servizio dei viaggiatori e quello delle merci sono affatto divisi e si separano fuori della stazione. I viaggiatori giungono per la porta di mezzo aperta nel lato est del muro di cinta; recapitando sotto un'ampia tettoia costruita fra i due fabbricati d'ingresso e di uscita.

Le merci entrano per una porta a nord della suddetta, attraversano l'arsenale o si fermano sotto il suo grande portico. Nell'uscire tanto dei viaggiatori che delle merci il cammino che battono è l'identico di quello che seguono nell'entrare, preso soltanto a senso inverso. Semplice ed uno il carattere architettonico di tutte le fabbriche. L'autore ne è l'ingegnere in capo della società, il sig. Giovanni Milani, nome benemerito assai alla generale costruzione di questa strada.

A causa dei problemi economici della Imperial Regia Privilegiata Ferrovia Lombardo-Veneta Ferdinandea che stava costruendo la linea, la stazione non era quella prevista dal progetto dell'ingegner Milani, ma un edificio provvisorio, come inizialmente lo furono tutte le stazioni della Ferdinandea. Fortunatamente "i viaggiatori nella nuova stazione di Porta Tosa disponevano di maggiori comodità grazie alla presenza del "Caffè Gnocchi", che svolgeva funzioni di biglietteria, sala d'attesa, toilettes". Contrariamente alle stazioni delle altre città, però, lo stato di provvisorietà rimase tale fino alla dismissione della stazione e al suo successivo smantellamento.

Mentre il progetto della ferrovia a doppio binario riceve il plauso generale, la costruzione della stazione milanese crea numerose polemiche per la scelta di un progetto brutto e meschino, costruito in ossequio a un esasperato senso di economia, tuttavia arricchito da un edificio di compendio, assolutamente innovativo: un padiglione in legno di fronte alla stazione, di stile vagamente simile ad uno chalet svizzero, che diventa il primo "caffè" annesso a una stazione ferroviaria, voluto da Baldassarre Gnocchi, rappresentante di un'illustre famiglia di caffettieri, su progetto dell'ingegner G.B. Bossi.

La stazione di Porta Tosa, dove gli insorti guidati da Luciano Manara e i fratelli Dandolo respinsero gli austriaci al termine delle Cinque Giornate, è stata teatro di due episodi: all'alba del 22 marzo truppe croate invasero il caffè della stazione, trascinarono fuori i coniugi Gnocchi, sevizzarono la moglie Luisa e bruciarono vivo il marito; dieci anni dopo il solenne corteo funebre si fermava davanti alla stazione di Porta Tosa per caricare su un convoglio diretto a Vienna il feretro del Maresciallo Radetzky. Più tardi, nel 1861 faranno capo i treni delle linee di Piacenza e quelli di Pavia l'anno successivo. Nel 1864, con l'apertura della Stazione Centrale prevista come da Convenzione, l'intero nodo ferroviario cittadino fu dunque riconfigurato, chiudendo anche Porta Tosa.

Sull'area lasciata libera, nel lontano 1889 vennero realizzate le prime abitazioni unifamiliari disposte su più piani e destinate a operai, artigiani e impiegati. In realtà questo villaggio faceva parte del progetto "Quartiere Giardino" promosso dalla SEAO, Società Edificatrice di Abitazioni Operaie, fondata a Milano nel 1879 e attiva ancora oggi.



In Italia è stata la prima cooperativa fondata per la costruzione di case ben costruite e con prezzi accessibili; ma il vero obiettivo del progetto era quello di far sorgere una "Città Operaia". *"... due passi dentro – scriveva Luciano Visintin – e si piomba in un vuoto di spazio pauroso, o in un vuoto di tempo di cent'anni, che è appunto l'età di questo incredibile scampolo cittadino. Sui cancelletti è tutto un turbinio di rose, contro il recinto di una casetta-box, preme un dantesco groviglio di robinie secolari. Da cancelli più grandi si accede all'interno del paese, dove fioriscono silenziosi cortili che sono piazzette, vicoletti che sono corridoi. Ci mostrano abeti, esplosioni verde cupo di pungitopo, bersò di viti, vestigia di un pozzo, un nespolo selvatico sul quale i bambini saltano come scimmie. Usciamo dal "paese" che già è passato mezzogiorno e tra le piante fluisce un profumo misto di minestrone e di burro indorato. Le donne si parlano da un cancello all'altro, attraverso i divisori di metallo e cemento forato. E' un vivere più semplice, più umano. Ma fino a quando potrà resistere all'assedio della civiltà? Una resistenza che dura dal 1978, quando venne pubblicato "Cercare Milano". Gianni Staccotti*