GIUSEPPE DE FINETTI

MILANO COSTRUZIONE DI UNA CITTÀ

A CURA DI

GIOVANNI CISLAGHI · MARA DE BENEDETTI PIERGIORGIO MARABELLI

ETAS KOMPASS · MILANO

Capitolo VI

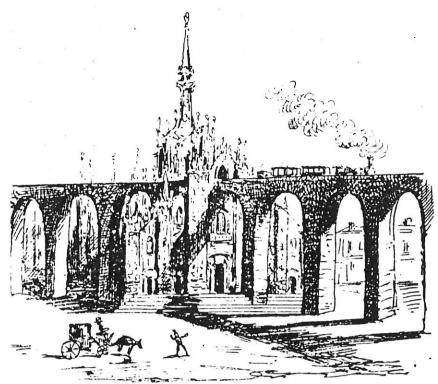
LA FERROVIA SOFFOCA LA CITTÀ

Trattando della penetrazione delle strade regionali dimostrammo che il bastione ferroviario, il parco binari della vecchia Stazione Centrale e quello dello Scalo merci di Porta Garibaldi hanno determinata l'atrofia della Strada Monzese e la deviazione delle Strade Comasina e Valassina, creando uno «iato» di più che due chilometri tra la radiale di Loreto e la via Farini.

Vedemmo inoltre che la ferrovia elettrica Milano-Varese, che permane tuttora nella vecchia sede perché la Stazione principale nuova non poté né potrà mai accoglierla, ostacola ancor oggi la penetrazione del viale Zara, il grande stradone iniziato da più che trent'anni.

Abbiamo pertanto lumeggiato una serie di fatti che furono conseguenza diretta dei modi prescelti nel 1857 per dotare la città del servizio ferroviario conducendo la «strada di ferro» lungo dei terrapieni anulari. Nessuno dei danni citati (compressione del perimetro urbano, ostacoli agli sviluppi edilizi, interruzione o deviazione delle arterie regionali) si sarebbe avuto se si fosse adottato il metodo dell'attraversamento diametrale della città ad un livello inferiore al piano stradale ovvero se, pur attenendosi al tracciato di cintura, si fosse prescelto, almeno parzialmente, un percorso in trincea. I percorsi in trincea sono realizzabili agevolmente su più lati della compagine urbana, come dimostra l'opera condotta nel 1925 e '26 per la penetrazione della Ferrovia Nord, quando questa venne abbassata sino a m. 6 al disotto del piano stradale per un tratto che inizia presso alla stazione della Bovisa e giunge sino al di qua della via Mario Pagano, poco lungi dalla stazione terminale (vedi Appendice I, 1). Il problema delle intersezioni con la complessa rete delle condutture idriche d'ogni natura e portata non è certo più arduo a Milano che a Londra o a Parigi, a New York od a Mosca, per dire di quattro città gigantesche dotate di complessi sistemi ferroviari sotterranei. Ma nel 1857 il prepotere della iniziativa ferroviaria di fronte a tutte le forze conservatrici fu assoluto; al buon senso dei Milanesi, che consentivano di gran cuore all'avvento del nuovo mezzo di traffico ma deprecavano i danni inutili che stavano per essere inflitti al corpo urbano, non restò che la caricatura: debole arma quando essa è la sola che si possa opporre alla tirannide degli speculatori e dei politici (vedi Appendice I, 2) (figure 61, 62). I politici in quel tempo erano quelli di Vienna, gli speculatori erano francesi. È a Parigi che venne elaborato il progetto definitivo della linea Venezia-Milano e quello della Stazione Centrale milanese, dovuto all'«Ufficio d'arte» della Paris-Lyon-Méditerranée, diretto dall'architetto Buchot. Questa società ferroviaria era sorella di quella sorta per la ferrovia lombardo-veneta, entrambe figlie di un medesimo trust finanziario capitanato dal banchiere Eskeles e dai Rothschild. L'edificio della stazione (figure 63, 64) inaugurato nel 1864 e che scomparve nel 1931, fu il primo campione tra noi dell'edifizia del ferro, caratteristica del «Secondo Impero», che aveva il suo

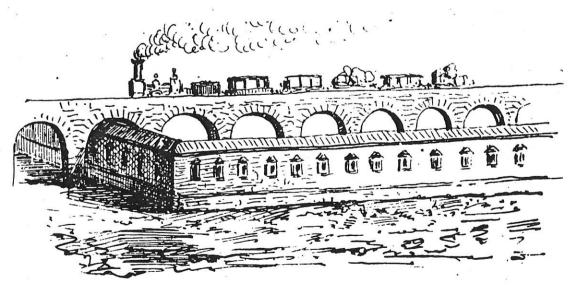
1vvb212 fasc 6



Se il Duomo si fosse trovato nell'area della nuova Stazione, avrebbe dovuto cedere al genio del grande architetto,

61. Caricatura delle opere ferroviarie del 1857 (Da «L'Uomo di pietra» che per questa vignetta venne sequestrato dall'I. R. Governo).

62. Caricatura delle opere ferroviarie del 1857 che sconvolsero il Lazzaretto (Da «L'Uomo di pietra»).



come lo prova il modo con cui viene rispettato il Lazzaretto, tanto caro ai Milanesi.

più illustre capostipite nel Palazzo di Cristallo eretto nel Hyde Park di Londra nel 1851. La Stazione di Milano, con la grande tettoia vetrata, le colonne delle pensiline esterne in ghisa, i festoni in lamiera alle gronde, appartiene allo stesso stile che, col colonnato e le grandi travate metalliche, venute da Bruxelles, caratterizzava il sottopassaggio della via Principe Umberto [ora via Turati]. Era una moda architettonica che giunse alla sua espressione più completa nella Galleria Vittorio Emanuele, di pochi anni successiva alla stazione, le cui strutture metalliche furono tutte eseguite a Parigi.

Per gli Austriaci e pei Francesi la ferrovia era uno strumento di unificazione dell'Impero, equivalente alla rete delle grandi strade, quali furono le strade regie di Francia, dal Seicento in poi elemento essenziale della concentrazione della monarchia, quale fu la Strada Militare, già ricordata, che l'Austria si affrettò a realizzare dopo il Congresso di Vienna per riunire la Lombardia al Trentino, al Tirolo ed al Vorarlberg. Questa concezione ferroviaria austriaca si rispecchia tuttora nella dislocazione eccentrica delle stazioni di Vienna, situate oltre le antiche barriere ed assai scomode d'accesso pei cittadini. Se in quella capitale non si adottò il sistema della penetrazione ferroviaria ciò non fu per motivi tecnici od economici, ma piuttosto per ragioni militari, poliziesche e fiscali: facile controllo degli accessi alla città, cintura daziaria rigidamente chiusa, separazione netta tra città e contado affinché i cittadini non fossero invogliati ad emigrare, grazie al comodo della ferrovia, nella regione suburbana ed a sottrarsi così al giogo diretto ed indiretto del fisco. Né diversa fu in origine la sistemazione ferroviaria in Parigi. Solo tardi, dopo il '70, vennero costruite le due stazioni di penetrazione vicino al fiume: la Gare des Invalides sotto alla grande spianata omonima e la Gare d'Orléans sul quai d'Orsay.

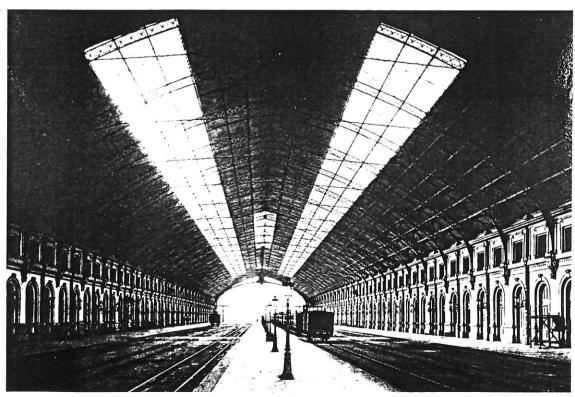
L'avvento delle ferrovie coincise in tutta l'Europa con la fase iniziale dell'ingigantimento delle città e ne fu una delle cause più attive; l'incremento demografico urbano fu considerato un fatto positivo e desiderabile, sul quale conveniva fondare la politica dei Municipi e degli Stati. Diversa da quella austriaca e francese era la moda ferroviaria in Inghilterra, la patria della strada di ferro. Già nel 1836 la prima ferrovia di Londra, che vi giungeva da Greenwich, penetrava sin presso alla «Banca», l'ombelico della metropoli, il luogo medesimo dove Cesare aveva piantato le sue insegne, alla testata del Ponte di Londra; e col 1845 erano in progetto ben diciannove linee ferroviarie partenti da quel nocciolo. Il conflitto che stava per insorgere fra traffici urbani e traffici ferroviari fu risolto nel 1846 da una Commissione Reale, che vietò ogni penetrazione ferroviaria in superficie e prescrisse la penetrazione in sotterraneo, da cui si pervenne già nel '54 alla prima vera «metropolitana», che vuol dire ferrovia di città e null'altro. L'espansione di Londra, che divenne man mano gigantesca, ebbe come strumento non solo la metropolitana, ma tutta quanta la rete ferroviaria d'enorme complessità e frequenza, che riuscì sin dalle origini a penetrare il grande agglomerato ed a servirlo in guise mirabili.

Il divario profondo tra le due concezioni, che diremo francese l'una e inglese l'altra, è questo: la prima pensa la rete ferroviaria come strumento dell'unificazio-



63. L'edificio della Stazione Centrale che durò dal 1864 al 1931, architettura del francese Buchot. Esterno.

64. L'edificio della Stazione Centrale che durò dal 1864 al 1931, architettura del francese Buchot. Interno.



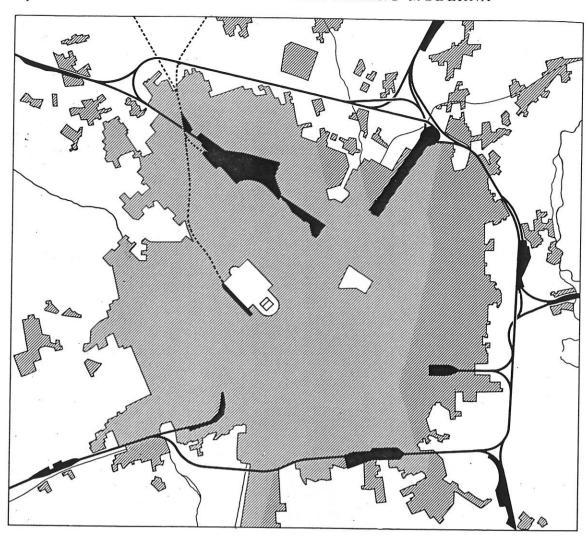


65. La prima cintura ferroviaria (1857-1931).

ne delle città nello Stato, la seconda come strumento dell'espansione delle città nella regione vicina e lontana. La prima non teme di tormentar la città con cinture ferroviarie dannose allo sviluppo urbano, ostacoli artificiali più malefici di quelli naturali; la seconda elimina ogni conflitto tra ferrovia e città, rispettando ed assecondando le ragioni espansive di questa.

A Milano toccò in sorte nel 1857 l'arte ferroviaria francese ed il danno dura tuttora.

L'organizzazione ferroviaria milanese del primo periodo andò rapidamente sviluppandosi. Alla Stazione Centrale ed allo Scalo merci di Porta Garibaldi, sorti per primi, vennero collegati dopo pochi anni altri quattro scali e stazioni: lo Scalo merci di via Farini, lo Scalo di smistamento del Sempione, la Stazione Ticinese, a cui faceva capo la ferrovia per Vigevano, Mortara ed Alessandria e lo Scalo merci di

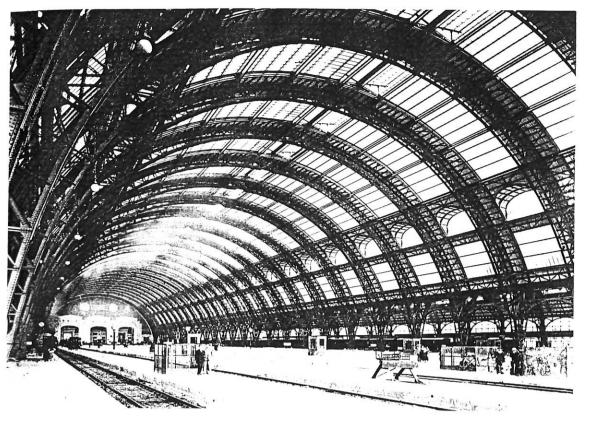


66. La cintura ferroviaria attuale.

Porta Romana. Col 1884 la città risultava circondata su tutto il perimetro dalle opere ferroviarie a piano di campagna o in rilevato (figura 65).

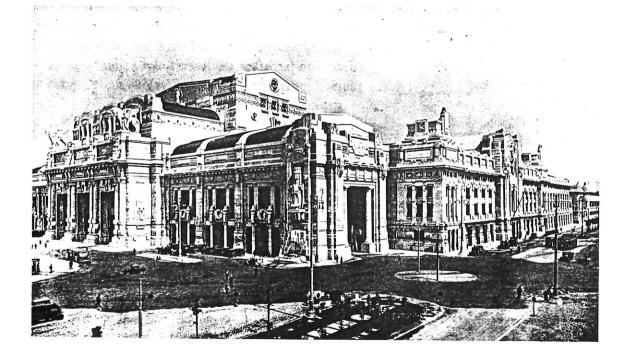
Ma nel 1898 l'insufficienza di quegli impianti si palesava così grave che il Ministero dei Lavori Pubblici promosse degli studi per una riforma totale, studi che portarono alla progettazione degli impianti ferroviari che possediamo oggigiorno (vedi Appendice I, 3). La Commissione ministeriale fondò il suo lavoro sui dati di previsione del venticinquennio che si sarebbe chiuso nel 1925.

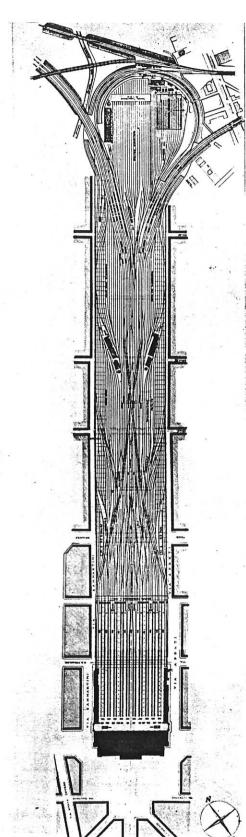
Dato l'incremento annuale medio di 65.000 viaggiatori constatato in passato, veniva presunto un movimento di 4.430.000 viaggiatori nel '25; se ne ebbero invece più di 5.000.000 già nel 1903. Dato l'incremento annuale di 30.000 tonnellate nel movimento delle merci a piccola velocità, si prevedeva un movimento di 1.500.000 tonnellate nel '25; invece se ne ebbero quasi 2.500.000 già nel '24. La previsione risultò dunque profondamente erronea ed erronea fu anche, dal punto di vista della



67. Le tettoie.

68. La Stazione Centrale inaugurata nel 1931, architettura di Ulisse Stacchini.





geografia urbana, l'impostazione tecnica generale della nuova rete ferroviaria. Se nel primo ciclo dell'età ferroviaria furono svalutati i traffici stradali e fu deformata la trama dei loro percorsi nella zona suburbana, in questo secondo ciclo quegli errori si ripetono e si aggravano: la nuova stazione a schema di testa anziché penetrare più profondamente nella città, sorge 800 metri in fuori della stazione precedente; la rete di cintura, benché molto più esterna, diviene più complessa ed ingombrante; lo schema generale rimane incompiuto perché la stazione principale non riesce ad accogliere la linea elettrica Varese-Milano ed a compiere quella funzione d'accentramento di tutte le linee delle Ferrovie dello Stato, che era assolta dalla stazione antica. Si è pervenuti ad una organizzazione inadeguata per calibro e per tracciato, fondata sulla concezione della città come un corpo tondeggiante e circoscritto, concezione che è per se stessa irrazionale e che determina uno schema d'assieme cui manca il pregio della flessibilità.

Nelle figure 66, 69 sono rappresentati schematicamente gli impianti ferroviari oggi esistenti. Alla gigantesca stazione a schema di testa i treni accedono su due livelli: in alto i treni viaggiatori, che trovano sotto a cinque tettoie parallele di diversa elevazione 22 binari (figura 67); in basso i servizi delle merci a grande velocità accelerata e quelli per la posta. Questa stazione è davvero enorme: ha una facciata lunga 207 metri e s'innalza sino a 50 metri dal suolo. La sua struttura edilizia è bruttissima: costruita tutta in pietra d'Aurisina, essa non palesa neppure i pregi della materia, che è trattata con quello spirito ornamentale che fiorì nel primo Novecento nelle fabbriche a buon mercato, appesantite d'ornamenti fatti a stampo in «cemento decorati-

69. Stazione di Milano, l'organismo a schema di testa incuneato nel corpo urbano.

vo». L'opera dell'architetto Ulisse Stacchini è un documento ed una riprova che la materia in se stessa non conta nulla, che essa può addirittura assumere false apparenze e che ciò che conta è lo spirito ed il mestiere di chi inventa e compone la fabbrica (figura 68).

Il modo in cui la stazione monumentale è situata rispetto allo schema topograficourbano rivela un'anomalia molto palese (figure 71, 72). L'asse mediano dell'edificio è in falso rispetto all'asse del piazzale Duca d'Aosta e della via Vittor Pisani; questa sfalsatura, concorrendo certe obliquità che ingigantiscono l'effetto, offende l'osservatore, specie chi esce di città, quando il fabbricone fa da sfondo alla prospettiva stradale, in quanto si sommano con cruda evidenza parecchi errori topici.

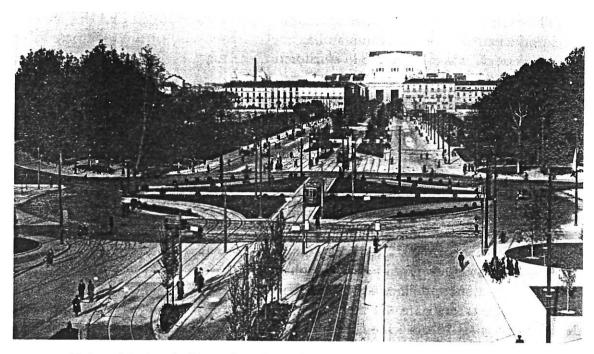
Un primo errore risale al piano regolatore legalizzato nel 1889, nel quale l'ingegnere Beruto, partendo dal presupposto che la Stazione Centrale del 1857 dovesse durare in eterno, tracciò sul tergo di questa un piazzale ed un'arteria (il piazzale Miani e la via Vittor Pisani) con andamento casuale, senza rispettare l'orientamento del bastione e della via Principe Umberto.

Un secondo errore data dal 1906, quando vennero fissati sul terreno i capisaldi della gigantesca struttura ferroviaria di penetrazione, terminante nell'edificio dello Stacchini non orientandosi sulla via Vittor Pisani ma scegliendo un asse perpendicolare al segmento della circonvallazione esterna, di quel rettilineo che muove dal piazzale Loreto ed assume i nomi di viale Brianza e viale Lunigiana.

Nessuno pose mente ad una correlazione di quel nuovo asse con quello della via Principe Umberto e nemmeno con quello della via Vittor Pisani, dimostrandosi con ciò che i tecnici non avevano neppure saputo concepire la nuova stazione monumentale come l'ombelico del quartiere che le sarebbe sorto d'intorno.

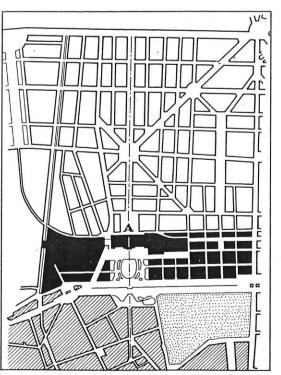
Il gioco fatale di quei due errori divenne palese nel '31, quando fu demolita la vecchia stazione che faceva da schermo (figura 70). Nulla meglio di questo episodio dimostra che nel secolo scorso si era perduta dagli edili ogni nozione delle norme geometriche fondamentali, di quelle che furono le «sacre norme» della centuriazione romana. Esso dimostra inoltre che in Milano l'elaborazione del piano urbano avvenne sistematicamente per frammenti e che la civiltà che commise quegli errori mancava dell'attitudine galileiana di condurre i singoli problemi alla sintesi unitaria: riprova palmare della irrazionalità moderna, errore che condanna inappellabilmente tutta la disciplina scolastica di un secolo. Riconducendoci all'esame degli impianti ferroviari vediamo lungo la maglia esterna le stazioni di Lambrate (sussidiaria) e di Porta Romana (scalo merci). Dalla cintura si staccano e penetrano radialmente verso l'interno la stazione di Porta Vittoria (scalo derrate alimentari e bestiame da macello) e la stazione di via Farini (scalo delle merci a piccola velocità). All'innesto della cintura con le linee di corsa s'incontrano le stazioni di Milano Certosa (sussidiaria), di Greco (scalo merci e deposito locomotive), di Milano Smistamento, di Rogoredo (sussidiaria) e di San Cristoforo (sussidiaria).

Questa immensa opera nuova, che nonostante la mole e la complessità non riesce a compiere tutte le funzioni a cui sopperiva la stazione precedente, comportò una spesa di circa ottanta milioni nel periodo antecedente alla prima guerra mondiale e

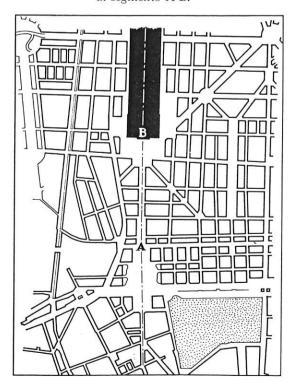


70. Veduta del piazzale Fiume [ora piazza della Repubblica]; l'asse della radiale urbana è spezzato al termine del piazzale; l'asse dell'arteria successiva non è perpendicolare alla Stazione. I due errori si sommano, sintesi di una inciviltà.

71. Erroneo coordinamento della Stazione con la trama urbana (l'asse stradale si spezza in A).



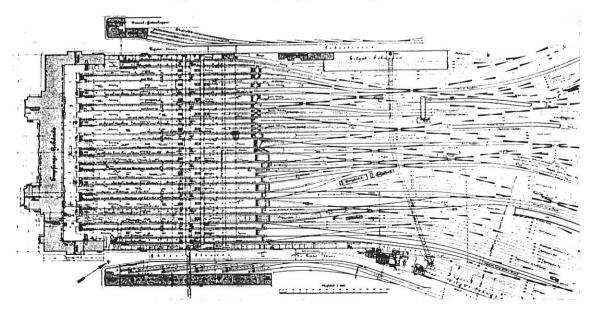
72. L'asse dell'edificio è deviato rispetto al segmento A-B.

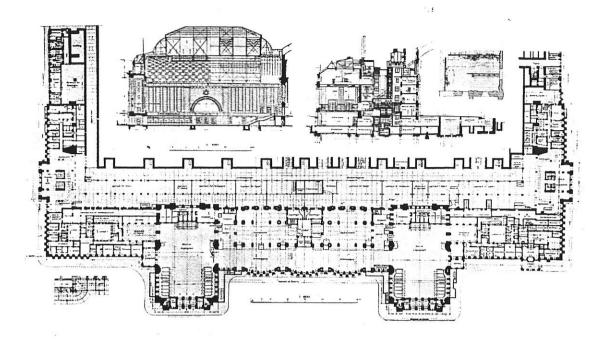


di circa un miliardo e trecento milioni nel periodo ad essa successivo. Si ponga mente che per la somma minore si trattava di lire auree e che per quella maggiore e successiva si trattava di lire svalutate del 50% circa. Anche tenendo conto di questo fattore la riforma ferroviaria rimane la più grande e costosa opera unitaria che mai sia stata intrapresa in Milano da che esiste la città ed è davvero peccato che essa valga tanto poco in linea pratica. Per ragioni intrinseche che dimostreremo in altro luogo (vedi alla pagina 449 e seguenti) non sussiste la possibilità di completare e perfezionare quell'opera col tempo, ché il tempo è anzi il gran nemico di tutte le strutture di indole tecnica, che costantemente diminuiscono, man mano che la tecnica progredisce, nel grado di merito e d'utilità.

La concezione della riforma ferroviaria milanese fu influenzata nel suo complesso da due correnti di metodo e nelle opere stesse si palesa la contaminatio di due tendenze: la vecchia moda francese di circuire la città con l'anello ferroviario anziché penetrarla e la moda tedesca, affermatasi sulla fine del secolo scorso con grandiosi esempi, delle enormi stazioni a schema di testa. Era la stazione di Lipsia che appariva in quel torno alla mente dei tecnici ferroviari italiani come il prototipo da imitare. A quella stazione mettono capo 26 binari paralleli, ai quali confluiscono due reti ferroviarie distinte: quella prussiana e quella sassone, ch'erano un tempo gestite come organismi indipendenti (figure 73, 74, 75). L'immissione delle due reti in un solo parco binari non basta a cancellare la dualità dell'impianto, che si rivela nello schema stesso dell'edificio geminato: due atri biglietti, due serie di sale d'aspetto, due rampe d'accesso al piano dei treni, due rampe d'uscita; nel complesso una peculiare e strana simmetria bilaterale che in certo modo annulla pel pubblico il beneficio della «stazione centrale»

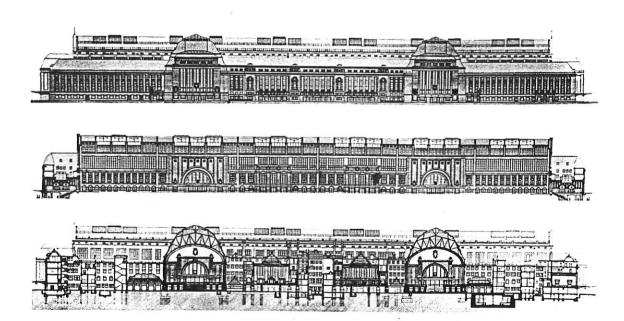
73. Stazione di Lipsia, planimetria generale.

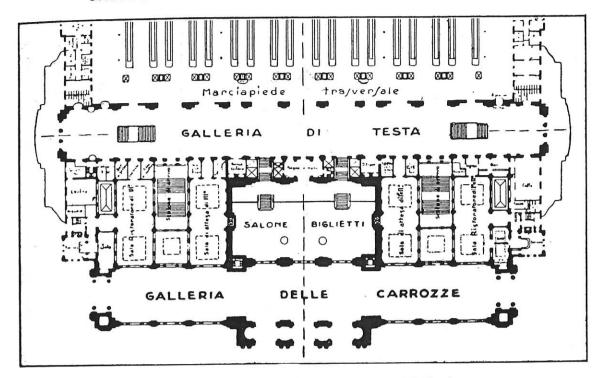




74. Stazione di Lipsia, planimetria e sezioni dell'edificio principale.

75. Stazione di Lipsia, prospetti.





76. Stazione di Milano, planimetria al piano dei binari.

La stazione di Milano, che gareggia con quella di Lipsia in dimensioni, ne ha derivato molte inutili simmetrie che le sono proprie: anche qui si hanno quattro scaloni frontali e due alle testate, tutti simmetrici tra loro (figura 76); l'atrio coperto per le carrozze è diviso in due porzioni e manca un'organizzazione schematica semplice e palese che dica al pubblico: «Di qua si entra, di là si esce» (vedi Appendice I, 4). Ma l'influenza tedesca s'arrestò allo schema della stazione principale e non influì affatto sul suo collocamento rispetto al corpo urbano. Mentre lo scopo precipuo delle stazioni di testa è quello di facilitare la penetrazione ferroviaria fin nell'intimo della città, in Milano si verificò il fatto opposto, perché la stazione, come dicemmo, sorse molto più all'esterno di quella vecchia. È facile comprendere che la stazione di testa comporta maggiori oneri d'esercizio che non quella di transito, perché occorre spostare i treni che vi «si formano» e che vi «muoiono» dai luoghi di deposito sino alla stazione e reciprocamente e perché i treni in transito devono fare lunghe deviazioni per «infilarsi» nella stazione terminale e devono invertire il senso della marcia per sortirne, mentre accedono e ripartono agevolmente nelle stazioni aperte su due testate. Ma evidentemente la commissione di studio non aveva istituito il computo preventivo di questi costi d'esercizio; quel che determinò la scelta dello schema di testa fu da un canto la moda, dall'altro un complesso gioco d'interessi nascosti. A quasi mezzo secolo di distanza, dopo il fallimento totale a cui si ridusse coi suoi metodi di governo e con la sua etica la classe sociale che dirigeva il paese sub specie liberale, è lecito dire perché la nuova stazione di Milano sia sorta al nord della città e perché la nuova cintura ferroviaria sia stata voluta in rilevato anziché in trincea. La scelta del luogo incluso tra la radiale Galileo Galilei e Ponte Seveso al ponente e la radiale Settembrini al levante fu influenzata dalla volontà di speculatori fondiari che possedevano da quelle parti vaste aree suscettibili di urbanizzazione e grandi stabilimenti industriali che sarebbe convenuto rimuovere e trasferire altrove (vedi Appendice II). Il fatto che l'urbanizzazione stessa sia poi andata a rilento, tanto che ancora oggigiorno il quartiere circostante alla stazione è pieno di lacune e di vecchie fabbriche, derivò in parte da imperfezioni del piano regolatore cittadino, in parte da un errore intrinseco e fondamentale: la stazione avulsa dalla città non riesce a determinare da sola un nuovo centro urbano pienamente vitale.

L'adozione del rilevato ferroviario in luogo della trincea può attribuirsi ad un misoneismo tecnico, posto che così facendo si teneva fede allo schema preesistente; anche può darsi che il proposito di creare la stazione con i treni correnti su due livelli sovrapposti abbia costretto a seguire questo indirizzo, in quanto abbassando al fondo di una trincea il piano dei binari sottostanti si sarebbero avuti al piano di campagna quelli sovrastanti e si sarebbero tagliate troppe maglie della rete stradale col manufatto della stazione. Ma può anche darsi che sulle decisioni abbia influito il fatto che lungo i fianchi della stazione inferiore attuale si sviluppano dei grandiosi magazzini di deposito delle merci, che vennero costruiti e gestiti per lungo tempo da un solo appaltatore; la proficua attività costruttiva e speculativa ad un tempo non sarebbe stata possibile senza la sopraelevazione del «piano del ferro».

Taluno potrebbe chiedere come mai in un regime politico liberale degli interessi privati ed inconfessabili si siano potuti fissare ed inserire nella genesi di un'opera pubblica di portata nazionale, senza che delle critiche sorgessero a contrastarli. Di fronte a questa domanda molto sensata si può osservare che l'estensione nel tempo di quegli studi e della loro realizzazione (si rammenti che corsero otto anni tra l'inizio degli studi e la posa della prima pietra e venticinque anni tra la prima pietra e l'inaugurazione della stazione) basta da sola a smussare la più diligente critica e la più fondata reazione, mentre gli interessi favorevoli a determinate soluzioni non demordono mai né si stancano e finiscono di regola col prevalere. Di critiche però se ne ebbero, talune appoggiate anche da contro-progetti, altre rappresentanti l'opinione di tecnici competenti. Quel che invece mancò anche in questo caso fu un movimento critico facente capo alle scuole, che per la loro continuità e pel loro disinteresse sono i soli istituti che in società bene organizzate potrebbero sempre, e dovrebbero, vigilare sui problemi più importanti della nazione.

Un progetto era stato elaborato dagli ingegneri Candiani e Castiglioni, che prevedeva due stazioni di testa, una al levante e l'altra al ponente della città ed intendeva collegarle mediante una ferrovia metropolitana corrente dalla Porta Vittoria alla Porta Magenta passando per la piazza del Duomo (vedi Appendice I, 5). Urbanisticamente si trattava della creazione d'un grande asse diametrale di nuovo tracciato e di nuova indole, non coonestato però dalla coincidenza con la giusta direttrice geografica della città, che non è quella da E ad O, bensì quella da SE a NO. Mancava inoltre in quel progetto l'unicità della stazione, che è pur sempre

un aspetto positivo del servizio ferroviario e che la Direzione delle Ferrovie dello Stato, a cui spettava infine la decisione, presumeva di ottenere col suo mastodontico schema. Il progetto Candiani e Castiglioni morì in fasce.

Contrario alla stazione gigantesca e monumentale era il pensiero del Direttore generale delle ferrovie d'allora, l'ingegnere Riccardo Bianchi, al quale la storia, che tanto spesso è intessuta di distorsioni del vero, attribuisce la paternità di tutta quanta la riforma ferroviaria milanese. Il Bianchi affermava che le stazioni devono essere di lieve costo d'impianto e diceva addirittura: «È meglio che siano brutte», per facilitare ogni loro mutazione o sostituzione non appena lo imponga il progresso ferroviario. Evidentemente la moda da un canto, la congiura degli interessi nascosti dall'altro seppero prevalere sul pensiero del più autorevole competente! Dalla «flessibilità» del grande impianto, che era aspirazione dell'uomo che riordinò le ferrovie italiane, si passò nella pratica ad uno schema di rigidità assoluta, alla realizzazione della mole tetragona e sgraziata che il popolo in sua saggezza chiama «el baraccon». I lavori della riforma ferroviaria, interrotti dalla prima guerra mondiale, vennero ripresi verso il 1924 su viva istanza degli amministratori del Comune. Il sindaco d'allora, senatore Luigi Mangiagalli, menò gran vanto per avere ottenuta quella ripresa; ma vero suo merito sarebbe stato quello di costringere i poteri centrali ad una radicale revisione di tutto il programma del riordino, vecchio allora di più che vent'anni e palesemente superato nella realtà sotto molti aspetti (vedi Appendice I, 6).

Un tentativo di riesame del programma fu fatto da un gruppo di tecnici nel 1925, che osarono promuovere delle discussioni su quel tema in seno al Collegio degli ingegneri ed architetti. Il merito dell'iniziativa fu dell'ingegnere Gaetano Mannino, estensore insieme ad altri d'un controprogetto pubblicato negli Atti del Collegio degli ingegneri ed architetti di Milano, dai quali togliamo le nostre citazioni («Bollettino mensile», III, ottobre 1925). In quell'occasione venne creato un Comitato col mandato di richiamare l'attenzione del pubblico e delle autorità sul progetto ufficiale che «condurrebbe con una spesa enorme al miserevole risultato di dare a Milano una stazione ferroviaria di potenzialità inferiore a quella esistente e richiederebbe una spesa d'esercizio assai superiore».

Queste affermazioni tecniche erano seriamente documentate e sotto l'aspetto urbanistico era detto: «Le stazioni di testa hanno ragione di esistenza in ispecie pel servizio locale ed addentrandole più che sia possibile verso il centro cittadino. La costruzione di testa a Milano potrebbe essere giustificata qualora il servizio fosse ripartito in più stazioni dello stesso tipo, ubicate possibilmente all'altezza della Ferrovia Nord o se, distanziandole tra loro e dal centro, esse fossero opportunamente collegate da metropolitane: esempio Parigi. Per Milano tale tipo è in disaccordo con l'incremento rapidissimo della sua popolazione, del suo movimento industriale e con lo sviluppo dei suoi quartieri, che si allontanano sempre più dal centro». Qui si voleva dire che in una città che si espande fortemente in ogni direzione la maggior parte dei suoi quartieri d'abitazione sarà servita sempre peggio da una stazione unica situata in un luogo eccentrico.

La proposta formulata da quei critici consisteva in una radicale riforma della

vecchia Stazione Centrale, (che per cinque anni doveva restare ancora in esercizio) alla quale essi volevano mantenere il carattere di transito, ampliandola e potenziandola grandemente. Sembra oggi a noi che quella iniziativa peccasse d'irrealtà. in quanto non tendeva a sfruttare nemmeno parzialmente le nuove grandi opere d'approccio già molto avanzate e lasciava sussistere degli elementi della cintura vecchia in rilevato, che costituivano davvero un grande nocumento alla vita urbana. Chi ricorda i modi coi quali si giungeva col treno alla stazione antica, rammenta lo spettacolo di una povera umanità che sciorinava al sole i suoi pannolini, le sue camicie, su cordicelle tirate tra file di cessi su ballatoi di povere case proletarie. L'incitamento ad una revisione del progetto ufficiale era però giustificato dal buon senso e dall'economia: ma forse occorrevano proposte ancor più coraggiose, tali da riprendere il problema dalle sue più fonde radici. Nel fatto l'iniziativa lodevolissima del riesame, alla quale avevano aderito parecchi tecnici delle Ferrovie e del Genio Civile, venne troncata ex autoritate e qualcuno dei funzionari che più s'erano compromessi venne trasferito in residenze non desiderabili. Dirigeva le ferrovie il "quadrumviro" Costanzo Ciano (vedi Appendice I, 7).

Che le critiche alla potenzialità della nuova stazione principale fossero giuste lo dimostrarono i fatti; essa non riuscì ad accogliere tutte le linee delle Ferrovie dello Stato, come già dicemmo, e la linea elettrica per Varese permane tuttora nella sua vecchia sede, determinando un costante spreco di spese d'esercizio per il sovraccosto di quella stazione autonoma, relitto dei vecchi impianti, e recando un danno patrimoniale allo Stato pel mancato realizzo delle aree tuttora impegnate dalla ferrovia. Conviene inoltre ripetere la considerazione sui danni diretti ed indiretti che il permanere della linea per Varese in quel luogo e con l'andamento in rilevato reca alla città, ostacolandone l'espansione e tormentandone i traffici stradali in un ampio settore. La situazione di fatto è quanto mai disordinata e sconnessa. La preoccupazione di porvi riparo, di concludere finalmente una riforma ingente studiata quasi mezzo secolo fa, condotta per quasi otto lustri, che vide svolgersi due guerre europee e non riusci mai a perfezionarsi, è sempre presente. Né il tempo attenua le difficoltà; non si tratta di uno di quei problemi di cui si dice che «maturano da sé», bensì di quelli che più il tempo passa, più ampiamente vanno riconsiderati e più radicalmente risolti.

Per il riordino ferroviario che tuttora occorre intraprendere furono prospettate in anni recenti varie soluzioni: 1. Un progetto molto ingegnoso mirava a riunire in una sola stazione la testata delle Ferrovie Nord e quella della linea elettrica Varese-Stato. Questo progetto, studiato dall'ingegnere Giovanni Bassetti, era caldeggiato dalla Direzione delle Ferrovie Nord-Milano. 2. Un progetto di una grande stazione autonoma per la linea Varese-Stato da erigersi al di là del Cimitero Monumentale collegata alla città dalla via Mac Mahon venne elaborato dall'Ufficio Tecnico Comunale e figura in un piano regolatore generale delineato dalla burocrazia municipale. 3. Un vasto programma venne da tempo studiato in linea di massima dalla Direzione delle Ferrovie dello Stato, con un nuovo grande impianto per le derrate

alimentari capace di rimpiazzare lo Scalo di Porta Vittoria già insufficiente, con la trasformazione di quest'ultimo in stazione viaggiatori per alcune linee locali (Bergamo, Lecco, Brescia, Piacenza, Voghera) e con la costruzione di grandissimi impianti connessi al porto fluviale progettato a suo tempo a SE della città. 4. La Società delle Ferrovie Nord-Milano si propone un cospicuo ingrandimento della sua stazione affacciata al piazzale Cadorna e fronteggiante il Parco, ingrandimento giustificato dal cospicuo e continuo sviluppo dei servizi di questa vitalissima rete ferroviaria regionale.

La mole dei propositi e progetti non manca d'imponenza, ma manca tuttora un sufficiente grado di chiarezza ed un'organica correlazione tra i vari intenti.

Riesamineremo questo argomento più innanzi in questo libro, dopo avere esposti altri elementi obiettivi che aiutino alla comprensione del grandissimo tema del riordino generale ed organico del corpo urbano dilaniato dalla guerra.

APPENDICE

I. Chiarimenti

1) SULLE TRINCEE FERROVIARIE. Nel territorio di Milano il primo aves, vale a dire la prima falda delle acque freatiche, si trova ad una profondità che varia dai m. 2,20 nel quadrante meridionale ai m. 3,60 in quello settentrionale. Una seconda falda, che è quella dell'acqua potabile, si trova in media da 7 a 12 metri di profondità (Da uno studio dell'Ing. Mazzocchi, in «Milano Tecnica», 1885)

Il primo aves tende ad abbassarsi man mano che si estende la canalizzazione urbana, che esercita un forte drenaggio. Un abbassamento della Ferrovia Nord sussisteva sin dalle origini, in quanto la linea d'approccio passava al di sotto del parco binari dello Scalo di smistamento del Sempione. Il proposito di abbassare ulteriormente quella linea appare già negli studi del piano regolatore del Beruto, sin dal 1883 (figure 95-98). Ma non essendosi osato allora sistemare su un piano ribassato tutta la stazione (quella che sussiste oggi nel piazzale Cadorna è del 1886) si dovettero svolgere nel Parco delle grandi rampe e costruire un cavalcavia per raggiungere la via XX Settembre, sciupando spazio e creando dei recessi tenebrosi inadatti ad un giardino pubblico.

La trincea ferroviaria tra la Bovisa e la Stazione Nord, scavata tra il '25 ed il '26 a spese del Comune, è a due binari, dotata di sistema di blocco elettro-magnetico. L'ingegnere R. Luzzati, che diresse le Ferrovie Nord per decenni, fondava la proposta di ammettere nella trincea anche il traffico della linea Varese-Stato sulla possibilità d'aumentare di molto la frequenza dei convogli grazie al sistema di blocco ora detto.

Della penetrazione in trincea (senza dir di Genova dove si ebbe sempre la penetrazione in galleria) si avvantaggiò Torino, dove venne eliminata nel dopoguerra ogni intersezione a livello con la rete stradale tra la stazione di Porta Susa e quella di Porta Nuova.

2) A proposito del collocamento della Stazione Centrale al nord ed all'esterno del bastione l'ing. E. Brotti scriveva nel 1885: «... la condizione fatta a questa località da cotale importante impianto d'edifici e terrapieni, non subordinato ad alcun preconcetto piano che

razionalmente si collegasse con l'interno della città, riusci a questa gravosissima.... Questi fatti eransi presentiti fin dall'epoca in cui venne emanato quel decreto (1857) ma invano ad esso s'opposero allora le rappresentanze amministrative e commerciali della città» (Dalla già citata opera «Milano Tecnica»).

Gli studi per la Milano-Venezia, detta allora «linea Ferdinandea» durarono decenni. Pregevoli quelli del Cattaneo (Vedi di lui «Ricerche sul progetto di una strada di ferro da Milano a Venezia», Lampato, Milano, 1836). Complessi retroscena politico-bancari relativi alla Ferdinandea sono minutamente narrati in «Così la penso. Cronaca di Filippo De Boni», Losanna, 1846-47.

L'interpretazione austriaca della ferrovia quale strumento di dominio e non come mezzo di libera espansione delle città fu efficacemente commentata nel giornale «L'Uomo di pietra» del 5 gennaio 1857, che proponeva con una vignetta di dare alla stazione forma di fortezza. L'allusione era troppo chiara e quel numero venne sequestrato (Da Bertarelli-Monti, «Tre secoli di vita milanese», Hoepli, Milano, 1927).

- 3) La Commissione ministeriale per la sistemazione ferroviaria milanese fu presieduta tra il 1898 ed il 1902 dal senatore G. Gadda e successivamente dal senatore L. Rossi, avvocato, persona vicina al mondo bancario milanese. Il divario tra i dati di previsione ed il reale incremento dei traffici ferroviari milanesi era già palese e conclamato, anche in pubblicazioni ufficiali del Comune, sin dal '26, quando i lavori del nuovo complesso erano stati appena ripresi (Vedi in monografia «Milano 1926» a cura del Comune di Milano, Ufficio studi, uno scritto sui mezzi di trasporto, del dott. Molinari).
- 4) Della circolazione del pubblico nelle stazioni. L'andamento delle correnti di circolazione è agevole nella nuova stazione di Firenze come nella vecchia Porta Principe di Genova. È questa la prima virtù d'ogni organismo del genere; ma essa manca palesemente nella stazione di Milano, dotata di scale terrificanti e di una molteplicità indifferenziata di accessi ed uscite. Un telegramma che dicesse: «Giungerò tale ora attendimi stazione»

sarebbe esauriente a Firenze od a Genova, lacunoso a Milano. La retorica del colossale nuoce alla pratica della vita; le misure inumane nuocciono agli uomini.

- 5) Progetto ferroviario Candiani-Castiglioni. Venne presentato al Collegio degli ingegneri ed architetti di Milano nel 1905. Nello schema il progetto ricorda gli impianti di Bruxelles, dove Gare du Nord e Gare du Sud sorgono alle testate di un diametro urbano. È importante rammentare che un collegamento delle due stazioni di Bruxelles mediante una linea metropolitana elevata venne iniziato molti anni fa, ma lasciato in tronco, abbandonando in luogo dei segmenti del viadotto. L'esempio vale di monito per noi, Bruxelles essendo città capitale ricchissima di un paese dove i costi di costruzione e di esercizio di linee metropolitane sarebbero minori che non da noi in relazione ai costi del ferro e dell'energia motrice.
- 6) Sulla difficoltà di drizzare in fase esecuti-VA GRANDI OPERE PUBBLICHE CONCEPITE MALA-MENTE. La inettitudine dell'amministrazione presieduta dal Mangiagalli a costringere le autorità statali ad un riesame dei progetti ferroviari si spiega con l'inerzia mentale e con la tenacia degli interessi in gioco. Ritorna il verso pariniano dell'«avarizia e la stolta pigrizia». Negli stessi anni venivano portate a compimento le Ferrovie calabrolucane su un progetto che risaliva all'anteguerra. Calabria e Lucania ebbero le ferrovie quando sarebbero occorse delle strade pei servizi automobilistici, tanto più economici e flessibili in quel caso; e le strade mancano tuttora. Così opinava il compianto ingegnere Luigi Malvezzi, che era stato alla direzione della costruzione delle «calabro-lucane».
- 7) Poche, timide, inefficaci furono le reazioni del buon senso e del buon gusto alla introduzione del «colossale» in Roma fatto da quella terza Italia che sin dal 1885 vide votare dalle due Camere la costruzione del mostruoso monumento sacconiano al «gran re», che sciupa di Roma il panorama, il Foro, il corso Umberto ed ogni cosa che subisca il raffronto con la sua dismisura.

Graduale, irresistibile fu del pari il processo verso il colossale in Milano, che culminò nella stazione dello Stacchini. Ma questa voga ha trovato finalmente i suoi giudici. Alberto Savinio nel libro «Ascolto il tuo cuore, città» (Bompiani, Milano, 1944, p. 58) che è un lungo succoso discorso sulla Milano vecchia e nuova, fiorente e mutilata, dice: «Il punto

in cui mi sono allogato è un nodo di architetture. Cinque facciate mi guardano. Ciascuna parla un linguaggio diverso: il linguaggio del "suo" presente. Dal fondo della via Principe Umberto mi guarda la facciata della Stazione. Essa parla la lingua di Gabriele D'Annunzio. Qui non si tratta di stabilire se l'Alcione è poeticamente più riuscito dell'edificio di Stacchini: solo i principi motori contano. L'uomo non aveva ancora capito che le stesse cose si possono dire con parole più piane, e magari non dirle affatto».

Pier Luigi Nervi, inventore, calcolatore, costruttore di architetture in cemento armato (le tre attività non son poi che una sola, naturalmente) tra le più pregevoli che siano nel nostro paese, in un recentissimo libro («Arte o scienza del costruire?», Edizioni della Bussola, Roma, 1945, pp. 43, 44) afferma potersi constatare ogni giorno quanto venga trascurata nella progettazione di opere a finalità nettamente e fondamentalmente funzionali la funzionalità della costruzione.

Ad illustrare questa proposizione egli scrive:

«Non credo che si possano trovare, al riguardo, esempi più tipici della stazione ferroviaria di Milano e di quella in corso di costruzione a Roma.

Se i progettisti di queste opere così importanti e di tanto costo, iniziando il loro arduo lavoro avessero esclusivamente tenuto presente:

- che una stazione non ha altro scopo che quello di render facile, rapido, comodo il traffico di passeggeri e bagagli;
- che i viaggiatori arrivano e partono affrettatamente e desiderano poter passare col minimo percorso dai mezzi di trasporto cittadini ai treni e viceversa;
- che le biglietterie, locali bagagli, ristoratori e servizi in genere devono essere disposti in guisa da eliminare ingombri anche con affluenze eccezionali di viaggiatori e che il numero di questi andrà ognora crescendo;
- che ogni stazione ferroviaria ha una vita limitata a pochi decenni, essendo quasi certo, e sommamente augurabile, che il progresso tecnico e sociale rendano, entro 40-50 anni, inadatto ed insufficiente quello che oggi sembra sovrabbondante;

non avrebbero sperperato materiali, mano d'opera, preziose aree cittadine nella ricerca di una monumentalità che si è tradotta in falsa e stucchevole enfasi retorica, fortunatamente non osservata né dall'affrettato viaggiatore in partenza né da quello, stanco ed annoiato, in arrivo».

Di questo scritto del Nervi ci lascia perplessi l'ultima supposizione che i viaggiatori nella loro fretta possano fortunatamente sottrarsi all'ingrata influenza della monumentalità falsa e stucchevole dell'edificio. Ciò non è vero, secondo noi; l'inumanità, che è al tempo medesimo l'inurbanità dell'edificio dello Stacchini, prorompe e si impone in

CAPITOLO VI · APPENDICE

modo ineluttabile allo spirito dell'uomo che vi passa, ogni volta che vi passa. Non altrimenti la canzone plebea che la radio ripete per le strade, non altrimenti per decenni le parolacce del gergo fascista, che penetrarono nei cervelli, li umiliarono, li corrosero.

Dell'inumanità della stazione di Milano ci dà la prova ultima la plebe medesima che vi brulica attorno: gli angoli degli immensi atrii aperti sul piazzale Duca d'Aosta sono divenuti dei pisciatoi perché l'architetto, tutto astratto nel compito retorico, non ha provvisto a queste necessità primordiali e dando ad ogni elemento dimensioni ciclopiche ha offerto dei recessi invitanti all'omino che deve obbedire a naturali urgenze.

L'accostamento dei due scrittori, Savinio e Ner-

vi, così diversi per indole ed arte, ma così vicini nella loro ricerca del vero e del falso della città moderna, è efficace e suadente. Questi giudizi confermano che della deviazione ottocentesca, che fu evasione verso il gigantismo e preparò l'Italia alle estreme megalomanie, non restano che cenere e tosco. Il colossale non è grandezza, ma insensibilità dei limiti.

È noto che Leonardo, lui che incitava il suo principe a liberar i milanesi dalla miseria del vivere «ammassati siccome capre», ci ha lasciato nel Codice Atlantico traccia delle sue ricerche sul problema delle pubbliche latrine, e suggeriva che le scale della sua città su più piani avessero pianerottoli senza angoli, perché negli angoli «la gente piscia»! Leonardo era un architetto umanista.

II. Da «La scelta delle aree per i grandi enti ed impianti cittadini» precedente stesura di capitolo per «Milano Risorge»

Sulla moda ferroviaria italiana del primo Novecento agì la tendenza tedesca al kolossal ed il misoneismo nostrano, che non volle staccarsi dalla consuetudine degli anelli ferroviari in rilevato. Se la formula dell'anello è giustificata da ragioni tecniche ferroviarie essa non manca però d'assomigliare a tutte le altre concezioni periferiche della nostra città: i piani d'espansione a strisce concentriche, la grande strada di circonvallazione chiusa che sempre s'intese riprodurre lungo il nuovo limite esterno della città, nell'89, nel '912, nel '933. Anche la tecnica ferroviaria subisce la tendenza del monocentrismo urbano, che essa a sua volta conferma e fissa inesorabilmente mediante il suo baluardo anulare (figura 66).

Quando l'indirizzo degli studi della Commissione ministeriale fu noto vi fu chi contrappose alla tesi della stazione principale unica la tesi delle due stazioni, una a levante ed una a ponente, atte a diventare due fulcri del corpo urbano collegati tra loro da un sistema primario di circolazione. Ma il fatto che questa bella tesi fu subito e per sempre bocciata dimostra che la forza della consuetudine e la fedeltà allo schema tradizionale era invincibile ovvero che erano invincibili quelle «forze latenti» che dietro le quinte muovevano gli uomini e dominavano le più gravi imprese cittadine.

Quali siano state le forze latenti che vinsero la battaglia pel collocamento della nuova stazione di Milano 800 metri all'esterno di quella vecchia non importa citare se non per dire che si trattò di forze interessate alla speculazione fondiaria. In questo senso, diremmo anzi solo in questo senso, è opportuno e legittimo parlare della cosa, perché è questo un esempio quanto mai probante della importanza che avrebbe avuto l'applicazione coraggiosa della teoria di Ulisse Gobbi di sottrarre all'azione privata il possesso delle aree d'espansione della città. Se in luogo e vece di determinate concentrazioni dei possessi fondiari in mano di potenti gruppi capitalistici la città avesse controllato in modo diretto attraverso il suo Municipio il territorio d'espansione, i tecnici ferroviari avrebbero potuto svolgere il loro compito con tutt'altro grado di libertà di scelta e pervenire ad un'organizzazione probabilmente lontanissima e forse opposta a quella a cui furono costretti da premesse che hanno forza d'inflessibilità come patti di una congiura.

Della monarchia di Francia che crollò con la rivoluzione del 1848 Alexis de Tocqueville ebbe a scrivere verso il '50 che nessuno storico potrà mai fare credibile ai posteri quanto la Francia di Luigi Filippo sia stata simile ad una azienda privata, gestita dalla classe dominante nell'interesse suo proprio (Alexis de Tocqueville, «Souvenirs d'une révolution»). Queste parole ci sembrano singolarmente atte a caratterizzare quella democrazia capitalistica che fiorì in Italia nel ciclo d'anni che stiamo esaminando e che manifestò il suo potere in modi concreti ed incancellabili nella nostra città.

L'errore tecnico di un riordino ferroviario che

costò allo Stato più di un miliardo e mezzo di buonissime lire s'impone alla nostra meditazione; e quell'errore par simboleggiato nel nome col quale i tecnici battezzarono il ventaglio delle linee che si dipartono dal gigantesco bastione della Stazione Centrale, chiamato in documenti ufficiali «il fiasco» (figura 69). Ma prima dell'errore tecnico, più in là dell'errore tecnico, ci interessa il gioco delle forze che condannano la città alla funzione del cireneo, a realizzare delle riforme che interessano piccoli gruppi d'uomini e non tutta la città e che anzi nuocciono a questa e la deformano.

La genesi della stazione di Milano ci serve d'esempio non solo nel suo primo ciclo (1898-1906) ma anche nel ciclo ultimo e conclusivo dei lavori (1925-1931).

La guerra mondiale aveva fatto interrompere ogni attività nel 1914; durante quasi dieci anni i modelli di gesso della grande fabbrica monumentale dell'architetto Giuseppe Stacchini giacquero nei corridoi dell'Ufficio Direzione dei Lavori. C'era davvero da sperare che le bocche di leone, le teste dei mercurii, i mascheroni, i cavalli alati e tutta l'altra simbologia sculturea destinata al «tempio ferroviario» non sarebbero mai stati tradotti mediante

tanta fatica umana in preziose pietre. C'era da sperare che uomini nuovi, ispirati dal soffio della vittoria ed ansiosi di un migliore avvenire per la patria e la città, avrebbero con non ardua iniziativa rimesso in discussione la concezione fondamentale di tutta la grande riforma ferroviaria ed urbana studiata più che vent'anni prima. Invece non fu così. Fu anzi intento strenuo dell'amministrazione comunale presieduta dal sindaco Luigi Mangiagalli di incitare il governo statale a riprendere in tutta urgenza i lavori. Pareva che quello fosse il solo scopo importante, ché a riesaminare il programma dei lavori stessi alla luce di nuove esperienze nessuno degli amministratori comunali pensò mai; che diamine! La classe dirigente era pur sempre quella e non si è mai veduto che politici e burocrati sconfessino i loro predecessori quando si possono cogliere tanti allori continuando pacificamente la loro opera senza arzigogolare sul grado della sua utilità e modernità.

Fu per questo che dopo aver contribuito a sconfiggere in guerra la inciviltà teutonica l'Italia riprese ad attuare un'opera quasi «hohenzolleriana» quale è la Stazione Centrale di Milano.