



La ferrovia Milano-Monza e la prima Stazione di Porta Nuova
 A Milano il primo progetto per una strada ferrata, che avrebbe dovuto arrivare a Como, fu presentato nel 1837 dall'ingegnere Giuseppe Bruschetti e da Giovanni Volta, figlio del famoso fisico comasco, inventore della pila elettrica. La stazione di partenza sarebbe dovuta sorgere a Porta Tenaglia (il piazzale Biancamano della Milano d'oggi), ma nonostante il progetto fosse stato approvato dalle autorità austriache che governavano a Milano, la linea non fu mai costruita. Migliore sorte toccò al nobile Giovanni Putzer, rappresentante della ditta Holzhammer di Bolzano, che ottenne dall'imperatore Ferdinando I d'Austria, nel novembre del 1839, "il privilegio per la costruzione di una strada a rotaie di ferro da Milano a Monza".

A differenza della prima ferrovia italiana (Napoli-Portici), che era di progetto francese, la prima ferrovia lombarda fu interamente progettata dall'ingegnere milanese Giulio Sarti, figura di geniale costruttore e imprenditore, di cui un contemporaneo così tesseva le lodi:
 "Dotato egli di un genio straordinario, volando all'avvenire, pensava qual sorgente di ricchezza e di prosperità commerciale erano destinate a produrre quelle vie di comunicazione, ch'erano ancora a quei tempi bambine. E noi che avremmo la troppo rara fortuna di essere stati alla sua scuola educati, ricordiamo sempre con meraviglia le idee veramente sublimi da cui era guidato. Considerando egli la strada che costruiva non destinata solo per i piaceri e peggiori dei milanesi, ma come un filo di quella rete che doveva riunire le province lombardo-venete, il principale pensiero era quello che la strada dovesse servire al commercio".

In quest'ottica sorse a Milano la prima stazione, la cui costruzione suscitò non poche polemiche e contrasti, soprattutto per la sua collocazione, che alcuni avrebbero voluto più centrale. Ma in quegli anni il Comune di Milano era contenuto entro la Cerchia dei Bastioni e le porte della città, ben munite, e presidiate da efficienti guarnigioni militari, venivano ancora tassativamente chiuse all'imbrunire. Anche il "Tombone di San Marco", attraverso il quale le acque del Naviglio, passando sotto i Bastioni, si riversavano nella Fossa Interozana, veniva chiuso, impedendo il passaggio dei barconi che, prima dell'avvento della strada ferrata, costituivano uno dei principali mezzi di trasporto per le merci. Venne così deciso di costruire la stazione accanto alla Porta Nuova, vicino al Ponte delle Gabelle, fuori le mura, quindi non nel comune di Milano, ma nel Comune dei Corpi Santi, nel settimo Mandamento, settimo Riparto. Non si trattava semplicemente di una costruzione provvisoria, ma di un solido edificio in muratura, che esiste ancora, dalla linea classica, a due piani, sormontato da un timpano triangolare. Qualcosa che doveva durare, e già previsto per un futuro sviluppo, anche se in realtà, come vedremo, rimase in funzione solo per pochi anni. Di fronte ad essa si attestavano i binari, completi di due piattaforme girevoli per le manovre, e coperti da più modeste tettoie.
 Le prime due locomotive, la Milano e la Lombardia, erano gemelle, e nel '41 ne verrà messa in servizio una terza, la Lambro. Tutte e tre provenivano dalla Gran Bretagna, ma le carrozze erano invece un prodotto completamente milanese, costruite nell'officina di via Quadronno del sig. Arnoldi, fabbricatore di veicoli stradali. Così la strada ferrata costituì, fin dal suo inizio, un importante fattore di sviluppo economico e commerciale, e non solo una curiosità puramente turistica; in effetti anche tutti i "pulsanti" di ghisa di appoggio delle rotaie, necessari per il compimento della strada ferrata furono costruiti nell'antica ferreria di Dongio, sul lago di Como.
 La costruzione della ferrovia era avvenuta velocemente nella primavera del 1840. Numerose squadre di operai avevano lavorato a fianco della strada postale per Monza. Nel terreno vennero infissi dati di pietra per il sostegno delle guide metalliche. Le traversine invece non esistevano, ma ogni 90 metri venivano messi in opera i tronconi di pietra. La linea, fu costruita "a un solo corso di rotaie": un binario semplice che percorre in linea pressoché retta quella dozzina di chilometri.

La seconda stazione di Porta Nuova
 A Porta Tenaglia (Porta Volta), sarebbe dovuta sorgere la stazione della ferrovia per Como, ma il progetto, peraltro molto interessante e accurato, non era mai stato realizzato. Nel 1841, a titolo sperimentale, era stato costruito un breve tronco, poco più di un chilometro, tra Camnago e Lentate. Nel 1846 la concessione era passata al signor Antonio Grassi che d'accordo con una Società Anonima disegnò dal primitivo progetto e pensò di inserirsi nel già realizzato tronco di Monza. La proposta suscitò il malcontento dei comuni (Bruzzone, Cornano, Paderno, Palazzone, Varedo, Bovisio, Cesano Maderno, Seveso e Meda) che non sarebbero stati serviti dalla ferrovia (dovettero infatti aspettare fino al 1879, la costruzione della Milano-Erba), ma venne approvata.
 Appare però evidente che la prima stazione della linea Milano-Monza non sarebbe stata sufficiente, e si decise pertanto di costruirne una nuova in uno spazio più ampio. Spostandosi di poche centinaia di metri c'era la possibilità di usufruire di una grande superficie, lungo il canale della Martesana.
 Fu così realizzato un fabbricato di grandi dimensioni, entrato in servizio nel 1850, che il retro era dotato di una gran tettoia a tre campate a protezione dei binari di transito e di manovra, e dei treni. I viaggiatori, a giudicare dal resoconto del primo anno di esercizio, non dovevano essere molti. Forse più numerosi erano, invece, gli spettatori che accorrevano a godersi lo spettacolo delle partenze e degli arrivi dei treni, nonché quello della manovra delle locomotive, le quali, non essendo ancora entrati in uso gli scambi, passavano da un binario all'altro mediante tre piattaforme girevoli, ed un tronco di congiunzione delle stesse, situate alle due estremità della tettoia.
 L'edificio di questa stazione si può ancora riconoscere nell'attuale Caserma della Guardia di Finanza, in via Melchiorre Gioia. Per la precisione si tratta della ex-Dogana, la funzione a cui la stazione fu in seguito destinata, e per la quale, fu rialzata di un piano rispetto all'edificio originale della stazione.
 Ci vollero molti anni prima che un treno, partito dalla nuova stazione di Porta Nuova, raggiungesse direttamente Como. La linea fu infatti realizzata per tronchi successivi: dal primo ottobre 1849 fu attivata la Monza-Camnago-Lentate, dal 6 dicembre dello stesso anno la Camnago-Lentate-Albate Camerlata, dal 27 luglio 1875 la Albate Camerlata-Como S. Giovanni, che per le pendenze in gioco era la tratta più difficile da realizzare. Nel settembre del 1879 la linea raggiunse infine il confine svizzero (Como S. Giovanni-Chiasso). Nella nuova stazione confluisce dal 1859 anche il nuovo tronco Ferroviario Magenta-Milano della linea Torino-Milano. La costruzione di questa linea era iniziata nel 1852 e la sua entrata in servizio nell'ottobre del 1858 precedette di pochi mesi lo scoppio della Seconda Guerra d'Indipendenza, durante la quale le ferrovie contribuirono non poco al rapido spostamento verso est delle truppe franco-piemontesi. E proprio per favorire il rapido spostamento delle truppe nel luglio del 1859, in pochissimi giorni, fu stesso un binario provvisorio che, costeggiando i bastioni, permetteva di collegare le due stazioni di Porta Nuova e Porta Tosa. Così i treni carichi di soldati e vettovaglie potevano direttamente proseguire dalla linea di Torino su quella di Venezia.

Lo scalo merci di Porta Garibaldi e le Ferrovie Nord
 Nel 1873 entrò in servizio anche lo scalo merci di Porta Garibaldi: la sua posizione (diversa da quella dell'attuale, omonima stazione) era abbastanza vicino alla Centrale, al di là del Naviglio della Martesana, e più a ovest della seconda stazione di Porta Nuova; quest'ultimo cessò la sua funzione e l'edificio divenne sede della dogana. Il cambiamento di destinazione d'uso di questo edificio, costruito solo 25 anni prima, dà l'idea che lo sviluppo ferroviario della città stesse procedendo a ritmo rilevante.
 Porta Garibaldi era una piccola stazione per il servizio merci. Sul raccordo con la linea di Monza erano disposti i magazzini del materiale fisso mentre, tra il Naviglio della Martesana e la Centrale, il deposito delle locomotive e le officine. Cinque anni dopo, nel 1878, erano in corso i lavori di sistemazione e riordinamento dell'area e delle strade attorno a una nuova stazione che si stava costruendo, vicino a piazza Castello, per la ferrovia Milano-Saronno e Milano-Erba, sulla base di un progetto che era stato redatto d'accordo fra l'Ufficio Tecnico Comunale e quello della Società della Ferrovia. Si trattava di un edificio piuttosto modesto, con ossatura in legno, in uno stile che richiamava gli chalet alpini. Anche in questo caso il tracciato ferroviario non superava l'antico confine dei Bastioni, ma comunque penetrava più in profondità nel tessuto urbano, attestandosi lungo il confine della vasta Piazza d'Armi e del Castello, fino quasi alla cerchia interna dei navigli. Nel marzo 1879 il Sindaco Giulio Bellinzaghi poteva inaugurare la Milano-Saronno, con un convoglio che coprì il tragitto in quaranta minuti. Il 31 dicembre dello stesso anno fu inaugurata la Milano-Erba con un treno di quattordici vetture, trainato da due locomotive, che trasportò cinquantasei persone coprendo il tragitto fino ad Erba in un'ora e mezzo (comprese le quattro fermate intermedie).
 La Società che gestiva queste due ferrovie nel novembre 1883 prese il nome con cui ancora oggi è nota di "Società Anonima Ferrovia Nord Milano". La prima modesta stazione capolinea milanese fu demolita ed al suo posto fu edificato un edificio importante, a tre piani, completato nel 1895. Sarà poi sopraelevato di un piano nel 1920 e rimarrà totalmente distrutto nel bombardamento del 13 agosto 1943 (e dopo la guerra ricostruito totalmente nella forma attuale).

La nuova stazione di Porta Garibaldi e il Passante
 Con l'entrata in servizio della nuova Centrale l'assetto ferroviario di Milano aveva ormai assunto una fisionomia non troppo diversa da quella attuale.
 Sul prolungamento dell'asse della vecchia stazione rimase, verso nord-ovest, il rilevato dei binari che raccoglievano gli arrivi delle linee locali per Novara, Gallarate e Varese, che andarono a costituire l'ultima modesta stazione di Porta Nuova, o delle Varesine, rimasta in funzione per altri trent'anni, fino all'entrata in servizio, nel 1963 per mano dell'architetto Gentili Tedeschi della nuova Stazione di Porta Garibaldi. Questa stazione, che fu realizzata arretrando di circa 800 m il precedente fronte delle Varesine, fu ampliata nel 1966 con l'attivazione di un tratto sotterraneo, la "Galleria Garibaldi", lunga circa 2 km, che spunta a nord di piazza Carbonari, al bivio di Mirabello, dove i binari si diramano verso Greco e verso Lambrate.
 Il riassetto ferroviario concluso negli anni '30, mise in ordine molte cose, ma privò la città di un collegamento ferroviario diretto fra le linee provenienti da sud-est e quelle dirette a nord-ovest.
 A questa carenza sopprimerà, circa 75 anni dopo, il Passante Ferroviario. Questa grande opera era stata progettata verso la fine degli anni '60, anche se fu iniziata solo nel 1984 (gli scavi cominciarono proprio dalla stazione di "Repubblica", cioè dal sito della vecchia Centrale); essa dovrebbe essere finalmente completata, verso sud-est, nel 2007, quando arriverà nella stazione di Rogoredo. Come si vede dalla mappa, in effetti il Passante, che segue la direttrice Garibaldi-Liberazione-Tunisia-Regina Giovanna-Dalco, non fa altro che ripercorre, in sotterranea, il tracciato della vecchia ferrovia per Venezia-Piacenza, soppressa agli inizi degli anni '30. Analogamente la già citata galleria Garibaldi segue il primo tratto della vecchia ferrovia per Monza-Como (anch'esso soppresso).
 Con l'ingresso in servizio del Passante (già completamente in servizio sulle direttrici di nord-ovest, ed attivo verso sud-est fino alla stazione di Porta Vittoria, con allacciamento fino a Pioltello) si sveltiranno non solo i servizi ferroviari regionali, trovando una migliore integrazione con
 la rete dei trasporti urbani sotterranei e di superficie, ma si creeranno anche le interconnessioni con la rete dei treni ad alta velocità, nelle stazioni di Rogoredo-Pioltello e di Rho-Però. La città di Milano avrà così, finalmente, un sistema ferroviario integrato con il suo vasto hinterland, ed un po' più all'altezza di quello posseduto da decenni da tante altre metropoli europee.