



austriaca portava quel nome (Sudbahn o Meridionale). La stazione della Transalpina, inaugurata nel 1906 alla presenza dell'Arciduca Francesco Ferdinando, si trova lungo un asse diametralmente opposto alla prima, e per questo motivo fu chiamata anche "Stazione Nord". Ma questa fa parte di un'altra storia, tutta da raccontare.

In questa pagina dall'alto, ritratto di Francesco Carlo Alessio Coronini Cronberg, arco trionfale alla stazione predisposto per la visita imperiale a Gorizia, 29-30 settembre 1900; la stazione in alcune cartoline d'inizio secolo scorso; lavorazione delle ciliege a Cormons.

La Stazione Meridionale di GORIZIA

di Corinna Sabbadini

Il diciannovesimo secolo fu un periodo in cui i grandi Imperi (non solo europei) compresero l'importanza dei collegamenti ferroviari e svilupparono fitte reti che permisero la realizzazione di collegamenti tanto all'interno del proprio territorio quanto verso l'esterno con gli Stati confinanti, per favorire il potenziamento del commercio, dell'industria e del trasporto delle persone.

Nella prima metà del diciannovesimo secolo, Gorizia si trovò (idealmente) posizionata lungo il progetto austriaco della strada ferrata che avrebbe unito Vienna (la capitale dell'Impero Asburgico) a Milano (una delle città più importanti dell'Impero), passando per Graz, Lubiana,

Trieste, Gorizia, Udine, Pordenone e Venezia: si desiderava collegare in modo ottimale il porto mercantile austriaco più importante con il centro amministrativo e politico (da una parte) e con il Lombardo-Veneto (dall'altra).

Se l'idea iniziale prevedeva una linea "bassa" che toccasse Palmanova e Portogruaro, gli interventi di alcuni nobili udinesi (fra cui Francesco di Toppo, Prospero Antonini e Antonio Caimo Dragoni) e triestini fecero in modo che la linea fosse spostata più a nord fino a Udine (agevolando il futuro collegamento fra Udine e la Carinzia mediante la futura Pontebbana), mentre l'intervento del conte Coronini Cronberg Francesco Carlo

Alessio fu decisivo affinché la ferrovia raggiungesse anche Gorizia.

Inaugurata nel 1860, questa tratta visse alcuni anni importanti e decisivi per il collegamento commerciale con tutta la parte meridionale dell'Impero. Ma quando nel 1866, la III Guerra d'Indipendenza portò il confine con il Regno d'Italia sul fiume Judrio, Cormons divenne la nuova stazione di frontiera e i traffici si ridussero notevolmente a causa dei delicati rapporti politici internazionali creatisi in quel periodo.

Inoltre, nel 1879 la ferrovia italiana avanzò verso Pontebba e poi fino a Tarvisio, costruendosi una linea diretta con l'Austria.

Successivamente, Gorizia subì un secondo "isolamento" quando nel 1894 venne inaugurata la tratta che da Monfalcone andava a Cervignano e poi direttamente a Venezia: in questo modo, il collegamento più veloce verso Milano non era più quello che passava per Udine.

In tutto questo fermento di lavori ferroviari, la linea che toccava Gorizia era comunque attiva e molto frequentata. Uno dei traffici più conosciuti e rinomati era quello che riguardava i frutti agricoli che venivano prodotti nel goriziano (e quindi nel Collio, nella valle del Vipava e in quella dell'Isonzo): interi treni colmi di carri contenenti frutta (ciliegie, pesche, susine), botti di vino e di olio di oliva partivano da Cormons e da Gorizia per raggiungere le tavole delle principali città austro-ungariche.

La linea ferroviaria a doppio binario che dal 1860 collega Trieste, Gorizia, Udine e Pordenone è tuttora attiva. Continua fino a Milano, ma non arriva più a Vienna da molto tempo.

A Gorizia, la stazione è stata costruita nella zona sud-ovest della città: si chiama "Stazione Meridionale" per la sua posizione in città e perché la linea

