

Paolo Sluga

LA STRADA FERRATA

I lavori per la ferrovia di Gorizia, 1858-1860



Frontespizio dell'accordo (1858) tra le Ferrovie (ing. Porati) e il Conte Coronini per i terreni di Rubbia
Archivio Storico Provinciale - Fondo Stati provinciali
Aut.n.275/09 del 19/05/2009

Nell'estate del 1859, cento e cinquanta anni addietro, sulle pianure lombarde e venete risuonava il cannone, specialmente a Solferino e a San Martino, tra le armate franco sarde e quelle imperiali, dando inizio a quell'effetto domino che in pochi mesi avrebbe prodotto la perdita, da parte austriaca, non solo della Lombardia, ma anche dei ducati emiliani, indirettamente controllati, e da parte del governo temporale della Chiesa delle Legazioni di Emilia e Romagna. Contemporaneamente, non senza civile dibattito, alla nuova entità si associava anche il pur ottimo granducato di Toscana.

Senza avventurarci in esami storici, quanto accadeva era la logica conseguenza del non aver ascoltato tante voci preveggenti che, fin dal 1848, segnalavano quello che senza tangibili e coraggiose innovazioni avrebbe potuto succedere.

Di queste cannonate e fucilerie, nella

nostra zona, arrivavano echi lontani, accolti tra speranze e timori a seconda degli orientamenti ed anche qualche indifferenza. Gli unici colpi furono quelli sparati, quasi in contemporanea a Solferino, a Canale d'Isonzo, dove, in diverse giornate, furono fucilati alcuni soldati di chiara origine veneta e friulana con il parroco che, senza entusiasmo, annotava che le prime fucilazioni erano avvenute "in festa Corporis Domini" il giorno di Corpus Domini.

Altri erano, per fortuna, i rumori che in quel periodo risuonavano nelle nostre contrade sia nella fascia collinare dal Judrio a Gorizia che in quella subcarsica tra Gorizia e Monfalcone. Erano i rumori che centinaia di terrazzai, scalpellini ed operai facevano dall'inizio del 1858, prima per la tracciatura e poi per la costruzione della ferrovia, "la ferade", che finalmente andava a congiungere, alla stazione di Aurisina/Nabresina, la Ferdinanda ossia la Milano-Venezia con la Trieste-Vienna.

Arrivare a questi lavori non era stato un percorso facile e non tanto per l'idea del collegamento che tutti approvavano quanto per il tracciato per il quale potremmo usare il detto latino "tot capita, tot sententiae" e per le vicende finanziarie.

I PRODOMI

Fra i grandi disegni ferroviari che si andavano sviluppando anche nell'Impero asburgico, due in particolare interessavano le nostre zone: il completamento della ferrovia Milano-Venezia, chiamata Ferdinanda, e la Vienna-Trieste; logico

¹ Giovanni Milani, nato a Venezia nel 1789 e morto ivi nel 1862, fa parte delle folte schiere di ingegneri italiani destinati a lasciare un segno nelle opere ferroviarie della prima metà dell'800; provenivano in maggioranza dagli studi dell'Università di Padova; oltre a quelli operanti nel Lombardo Veneto vi sono quelli che operarono nel centro dell'Impero chiamati da Ermenegildo Francesconi, nato presso Sacile nel 1795 e che tra i suoi collaboratori chiamò sia Negrelli che Ghega. Analoghi sviluppi ebbe l'ingegneria ferroviaria delle Lombardia e quella del Regno di Sardegna, dove studiò un altro italiano, l'inventore delle perforatrici Gerard de Sommeiller

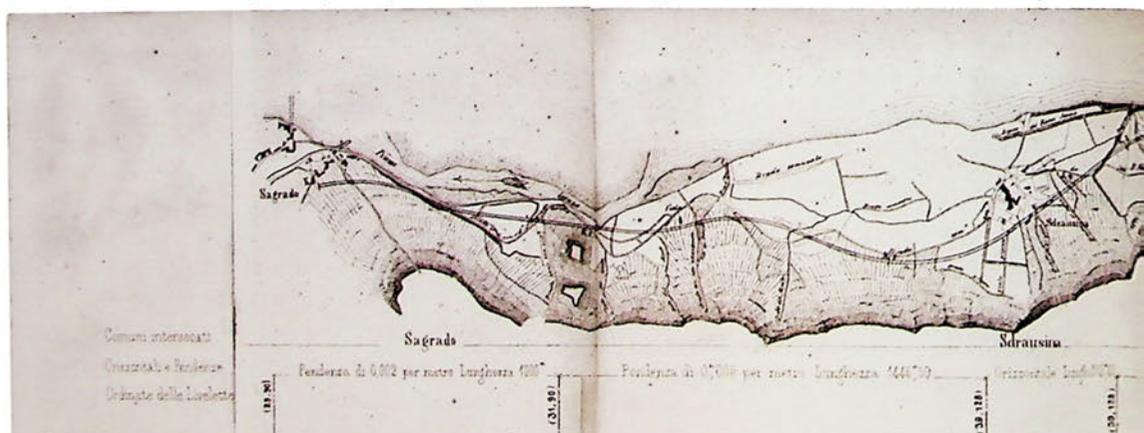
² Karl Ludwig von Bruck, nato in Prussia il 18/10/1798, abile finanziere ed economista, innamoratosi a prima vista di Trieste vi pose la residenza iniziando a firmarsi Carlo Ludovico; partecipò alla costituzione delle Generali e del Lloyd Austriaco, poi Triestino. Durante le insurrezioni del 1848 propose, inascoltato, ma con molta lungimiranza la trasformazione dell'Impero in un Regno Austro-Italiano. Impedì il bombardamento di Venezia e trattò una resa molto onorevole con gli insorti. Nominato Ministro delle Finanze fu coinvolto ingiustamente nella caccia al capro espatriato dopo le sconfitte del 1859. Rientrato nella amata Trieste si suicidò il 23 aprile 1860

sviluppo era quindi il collegamento di entrambe.

Queste realizzazioni non ebbero vita facile. Della Ferdinandea si era iniziato a parlare fin dal 1826 studiando ferrovie che potessero porre rimedio alla prevista costruzione di una linea, nel Regno di Sardegna, da Genova al Po ed oltre, ma fu il 2 settembre 1835 che la Camera di commercio di Venezia prese in esame la domanda dell'Ingegnere Francesco Varè per costruire una ferrovia da Venezia a Milano come segno tangibile di sviluppo delle province del Lombardo Veneto e di rinascita della Città di Venezia. Un punto qualificante, segno anticipatore di tempi futuri, fu la clausola, inserita sembra su proposta del grande progettista Pietro Paleocapa, che l'ingegnere incaricato di redigere il progetto e la costruzione fosse "italiano". Fu così prescelto l'Ingegnere Giovanni Milani¹. Agli inizi di dicembre del 1838 vi fu la costituzione della società, denominata I.R. Priv. Strada Ferrata Ferdinandea Milano- Venezia e l'avvio della fase progettuale definitiva. Nei dibattiti, anche aspri, per la supremazia tra Milano e Venezia, ai quali partecipò

perfino Cattaneo, fece la sua apparizione un comitato triestino che, spalleggiato dal potente finanziere Carlo Ludovico Von Bruck², cercò di inserirsi sia come percorso che come peso societario. Finalmente nel 1841 i lavori ebbero inizio nella tratta da Padova verso Venezia, aperta fino a Mestre il 12 dicembre 1842; poco dopo venivano avviati quelli per il ponte lagunare, completati il 5 gennaio 1846 e quelli per la Milano-Treviglio.

Scoppiate le insurrezioni del 1848, il governo provvisorio di Venezia si servì ampiamente della nuova ferrovia per rifornire Vicenza, ma dovette poi far saltare ben 17 arcate del Ponte lagunare per difendere Venezia. Ritornato il governo imperiale, la ricostruzione della linea ormai interrotta in più punti fu affidata a Luigi Negrelli³ che con notevole pragmatismo reintegrò moltissimi dirigenti ed ingegneri pur coinvolti nelle insurrezioni, ricostruì i tratti andati distrutti e riuscì ad avviare i lavori di completamento. Nel frattempo la concessione era stata revocata e la linea "statalizzata", ma già nel 1856 la grave crisi economica dell'Impe-



Corografia redatta dall'ing. A. Porati - 1858 della Tratta Sagrato-Cormons; parte Sagrado-Rubbia.

ro unita a non chiari maneggi che sfiorarono la corte viennese e che videro l'estromissione di Negrelli ed anche di Carlo Ghega, indussero Vienna a decidere la vendita delle principale rete ferroviaria a società private⁴. Si arrivò così al completamento della linea nel dicembre 1857.

Sull'altro lato, ben diverse vicende interessavano Gorizia; ne accenno soltanto in quanto note e già illustrate anche su questa rivista. Arrivata la linea da Vienna a Lubiana si era progettato di scendere a Trieste evitando il Carso e le paludi di Preserje con un tracciato che, dopo aver raggiunto la valle dell'Idria, scendesse lungo l'Isonzo fino a Gorizia e quindi proseguendo lungo il Vallone arrivasse al mare fino a Trieste. Verifiche di massima, dato che non si passò mai alla fase esecutiva, indicavano il posto ideale per la futura stazione di Gorizia in quel di San Rocco nella zona ubicata tra l'attuale piazzale della Casa Rossa e l'Ospedale recentemente dismesso, analogamente a quanto previsto decenni dopo in sede di elaborazione degli studi per la ferrovia nella Valle dell'Isonzo. Il genio di Carlo

Ghega, che dopo aver superato il Semmering riuscì a studiare il modo di superare gli altri ostacoli dirigendosi direttamente su Trieste dove si arrivò nel luglio del 1857, gelò le speranze di Gorizia e l'entusiasmo dei suoi amministratori.

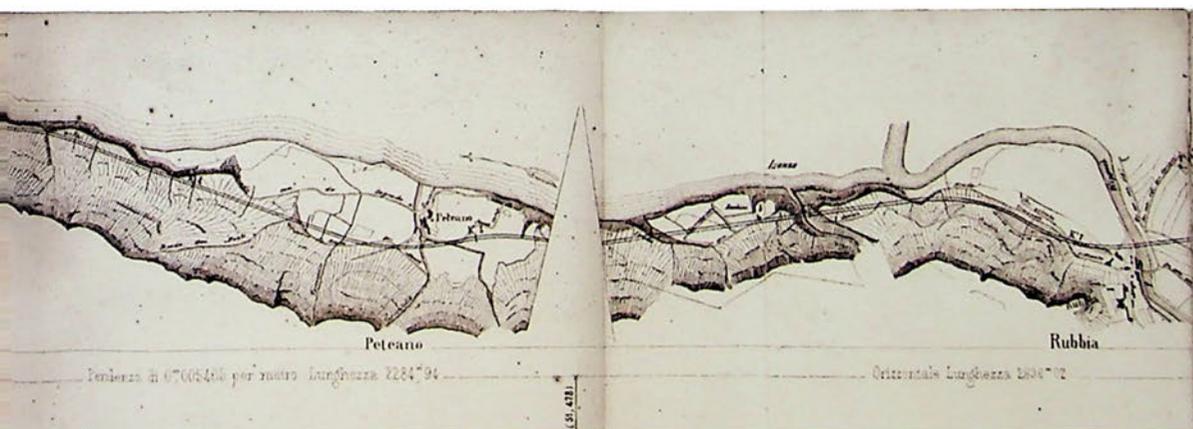
LA REALIZZAZIONE

Caduta ogni possibilità di venir inseriti sulla Vienna-Trieste, gli ambienti economici ed amministrativi goriziani iniziarono a guardare con interesse all'inevitabile collegamento tra le due linee, la ex Ferdinanda e la Meridionale. Fin dal 15 agosto 1851, scartata la direttrice bassa, era stato aperto il tratto da Mestre a Treviso e si proseguiva con discreta sollecitudine. La ferrovia arrivò a Pordenone, ancora modesto ma promettente centro, il 1 maggio 1855, ed a Casarsa il successivo 15 ottobre e qui si era fermata, anche per difficoltà idrogeologiche e per ragioni economiche.

La nuova società decise la prosecuzione della linea, ma non senza problemi tra i quali il più importante era costituito dal tracciato ideale tra Udine e la costa

³ Luigi Negrelli, nato a Fiera di Primiero nel 1799 si distinse in studi e progetti avveniristici per ferrovie e canali, soprattutto in Boemia; tra i suoi progetti famoso quello per il Canale di Suez i cui piani furono realizzati da Lesseps che ne era venuto in possesso e che li realizzò; Negrelli mosse causa ed i meriti gli furono riconosciuti post mortem. Per le sue vicende e per quelle di Carlo Ghega si vedano i nn. 12 e 15 di Borc San Roc

⁴ Nel 1856 la Ferdinanda veniva ceduta dallo Stato alla I.R. Priv. Società della Strade Ferrate Lombardo Venete e dell'Italia Centrale, i cui azionisti di rilievo erano la Famiglia Rotschild, il duca di Galliera con interessi anche da parte di rappresentanti della Famiglia Mastai, alla quale apparteneva Pio IX. Perdurando la crisi, il 23 ottobre 1858, verrà ceduta quasi tutta la rete agli stessi azionisti che la trasformavano in I.R. Soc. delle Ferrovie Meridionali, delle ferrovie lombardo venete e dell'Italia Centrale, società che infine, già modificata nel 1860, dopo il 1866 verrà, fermi restando i Rotschild, spezzata in due entità di diritto statutale diverso, una italiana denominata SFAL (Soc. Ferrovie Alta Italia) ed una austriaca che venne universalmente conosciuta come "Meridionale". Anche per queste vicende si veda Borc San Roc n. 18



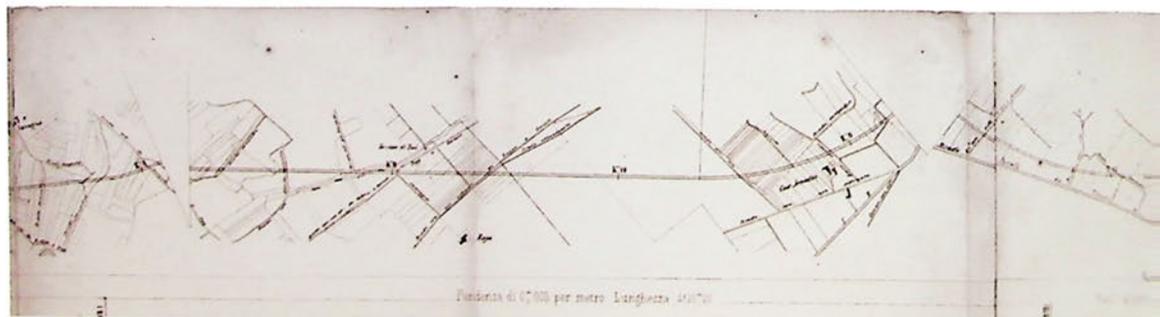
⁵ La soluzione dell'ansa di Gorizia rimarrà in ogni caso con diversi tentativi di idonea soluzione fino ad arrivare alla Legge 298/1958, un secolo dopo, che disponeva anche la costruzione della Cormòns Redipuglia che venne infatti realizzata, ma sulla quale non furono mai posti i binari e forse fu un peccato. Troppi infatti sono oggi i treni, anche viaggiatori, inoltrati via Cervignano e non via Gorizia

(Monfalcone) per raggiungere Aurisina. Il dibattito fu vivace tra chi propendeva per un itinerario via Palmanova, fortezza ritenuta strategica, e chi invece preferiva un collegamento diretto da Cormòns a Sagrado per evitare l'ansa di Gorizia; la città seguì preoccupata lo sviluppo degli eventi, certa com'era che un'esclusione dal tracciato ne avrebbe determinato la sicura decadenza. Furono preparati memoriali, relazioni tecniche sotto la guida del Cav. Carlo de Catinelli, del presidente della Camera di commercio Barone Ritter de Zahony, e sicuramente vi fu l'appoggio di Von Czoernig, ma tutto sembrava inutile fino a quando fu l'Imperatore stesso a decidere che la ferrovia avrebbe dovuto toccare il "pomerio" (la periferia) della città. Il problema dell'ansa di Gorizia è già stato affrontato anche su Borc San Roc, ma un più approfondito esame di documenti esistenti portano forse una luce nuova su questa decisione il cui merito venne sempre attribuito all'intervento del Conte Coronini, già istitutore dell'Imperatore⁵.

Al momento della decisione del completamento della Casarsa-Nabresina, ormai affidati alla nuova società privata, venne nominato responsabile e direttore dei lavori l'ingegner Antonio Porati, una

personalità finora rimasta abbastanza nell'ombra nonostante il peso che ebbe in questo incarico. Trattandosi di una società privata i cui investimenti avevano necessità di un rapido rientro, si procedette con sollecitudine: vennero fatti i rilievi con i relativi espropri, impostati i lavori che includevano, tra l'altro, oltre ai terrapieni su gran parte del percorso – imponenti quelli tra Lucinico e Gorizia e tra il Judrio e Cormòns - i ponti sul Tagliamento, Torre, Natisone, Judrio, Isonzo, Vipacco per finire con il Viadotto degli Archi al Lisert di Monfalcone. Due brevi gallerie vennero realizzate a Sagrado ed altre due a Sablici di Medeazza. Già il 5 luglio 1858, secondo le annotazioni del parroco di Brazzano di Cormòns veniva posta la fondazione del Ponte sul Judrio, ma ci fu un intoppo all'altezza di Rubbia.

Solo il 3 novembre dello stesso anno si poteva firmare l'accordo tra la Società ferroviaria, rappresentata dall'ing. Antonio Porati, la cui firma autografa compare in calce al documento, ed il "fedecomesso Coronini Cronberg" rappresentato dal Conte Coronini per l'occupazione dei fondi che la linea doveva attraversare a Rubbia. La perizia con la descrizione degli immobili, dei terreni e del corrispet-



Corografia redatta dall'ing. A. Porati - 1858 della Tratta Sagrado-Cormòns; parte Rubbia-Mossa

tivo è veramente minuziosa e vista la data della firma deve aver richiesto tempo e pazienza.

Dagli Archivi emerge che l'Ing. Porati, al termine del suo lavoro, fece dono della corografia della linea, nella tratta da Sagrado al Judrio, corografia da lui redatta e con firma autografa, al Cav. de Catinelli. Sorge quindi un quesito dai puri aspetti storici: non sappiamo infatti se l'Ing. Porati abbia fatto questo omaggio in riconoscimento degli sforzi fatti dal Cav. de Catinelli per ottenere che la linea passasse per Gorizia o come piccola rivalsa per gli sforzi, sicuramente defatiganti, sostenuti con l'Amministrazione Coronini per ottenere la proprietà dei terreni di Rubbia. Una dedica che ci consente, oggi, di poter visionare negli archivi un documento così importante.

L'ARRIVO E GLI SVILUPPI

Ci furono alcuni rallentamenti e pause durante la II^o guerra d'indipendenza, ma furono ben presto recuperati e così se già alla fine di aprile del 1860 venivano fatte prove sulla tratta da Udine a Cormons, il 3 ottobre, completato il ponte sull'Isonzo, arrivava alla nuova stazione della Meridionale di Gorizia il

treno regolare da Udine, mentre già due giorni prima era giunto quello da Aurisina.

Per quanto strano possa sembrare, dalla lettura della stampa dell'epoca, l'evento non sembra aver avuto un'eco clamorosa quale meritava; c'erano problemi politici derivanti dalla recente perdita della Lombardia e la convinzione che il Veneto ne avrebbe in breve seguito la sorte o forse la grave crisi finanziaria abbattutasi sull'Impero e che aveva portato, il 23 aprile 1860, al suicidio del Ministro Von Bruck, ingiustamente accusato di malversazione. Vi furono anche rinnovate polemiche per quanto era costata l'ansa di Gorizia e non si spensero malumori per la lontananza della linea da Gradisca. In ogni modo contrariamente a questo inizio sottotono, l'evento ebbe grande rilievo nello sviluppo di Gorizia, che si trovò collegata con Venezia, Milano, Vienna e la vicina Trieste in modo veloce.

Anche lo sviluppo urbanistico della città ebbe il suo segno facendola uscire dal quel cerchio cittadino che allora arrivava all'odierna via XXIV maggio. L'amministrazione comunale fece realizzare un Viale tra il centro e la stazione, Viale



Biblioteca Civica di Gorizia - Misc.St.Pt. a 40 Civ-Civ.4.459. aut.24/06/09. Ripr. a cura Ed. della Laguna

⁶ Al concorso per la sistemazione dell'area del vecchio cimitero a parco partecipò anche il vivaista Antonio Ferrant, 1843 - 1924, apprezzato fornitore anche della Casa Reale del Montenegro e che in seguito seppe utilizzare al massimo le occasioni offerte dalla ferrovia per l'invio su scala internazionale delle piante dei suoi vivai ubicati alle falde del Rafut. Su questa figura si veda Paolo Sluga su *Borc San Roc*, n. 16 e L. Debeni Soravito su *la Nuova Iniziativa Isontina*, nn. 15 e 16

che andò, nonostante l'evidente curva, ad interferire con l'allora cimitero. Il cimitero, (la cui area fu poi trasformata in parco, l'odierno Parco della Rimembranza ⁶) fu poi trasferito (1880) alla Grazzigna - circa nella zona dove oggi sorge il Municipio di Nova Gorica, - e dopo le distruzioni della I° guerra mondiale, anche per l'inidoneità del terreno, trasferito nella sede attuale.

Il viale stesso può essere un utile specchio di storia goriziana: inizialmente venne chiamato Viale della strada ferrata, poi divenne Corso Francesco Giuseppe, e successivamente Vittorio Emanuele, quindi fu dedicato ad Ettore Muti, poi a Roosevelt per arrivare all'attuale Corso Italia. Testimonianze che fossero state preparate targhe con la dedica al Gauleiter Osterreicher e successivamente al Maresciallo Tito sono state raccolte e le riporto per pura curiosità storica.

Ci vorrà l'apertura della Transalpina, avvenuta nel 1906, per riequilibrare lo sviluppo urbanistico della città con una nuova direttrice verso nord, ma lungo la nuova arteria vi fu un fiorire, ancora oggi interessante, di edilizia residenziale di prestigio, non del tutto intaccata da recenti inserimenti in stile più moderno.

Rilevante fu l'impatto che la ferrovia ebbe sulla vita della città sottratta da un quasi isolamento e messa improvvisamente a contatto con altri mondi ed aspetti di vita. Particolarmente favorita in tutta la zona l'economia agricola, facilitata sia nelle spedizioni per il resto dell'Impero che nell'esportazione per il veloce collegamento con il porto di Trieste. Se ne avvale anche la vivaistica, in pri-

mi Antonio Ferrant, con l'invio di fiori fino all'Egitto, mentre una salutare concorrenza si stabiliva tra i mercati di Gorizia e quello di Cormons, ritenuto dai contadini del Collio più favorevole e più accogliente.

Non è stata fatta ancora una disanima esauriente dei lavoratori vittime di questa impresa, ma pur tenendo conto che alcuni morivano per malattia a casa, sembra che non siano stati, fortunatamente, molti. Non fu sicuramente indifferente la presenza, dopo la partenza dei lavoratori impegnati nella costruzione, delle decine e decine di ferrovieri assunti in loco o provenienti da altre parti dell'Impero e dopo il 1866 da diverse zone dell'Italia e stabilitisi con le famiglie; erano stipendi sicuri che la Meridionale pagava con cadenze regolari. Un esame dell'economia della zona ne è la chiara dimostrazione.

Vi fu anche un discreto sviluppo turistico che indusse, più tardi, la Società ferroviaria ad aprire un Albergo, il Südbahn, attuale sede del Comando della Brigata Pozzuolo del Friuli, che peraltro non ebbe il successo sperato.

Sei anni dopo, la III° guerra d'Indipendenza portava bruscamente il confine dal Lago di Garda al Judrio trasformando la stazione di Cormons in stazione di confine. I riflessi ci furono, solo parzialmente attenuati dall'aumento del traffico tra Trieste e l'Italia, ma un notevole colpo all'entità dei traffici stessi fu la costruzione della Pontebbana, prevista dal Trattato di pace assieme al mantenimento a binario unico, come segno di amicizia, della tratta Casarsa-Monfalcone. Della

nuova frontiera se ne avvantaggiò Cormòns che vide ampliata la stazione e l'afflusso di ferrovieri e doganieri da ogni dove; i più misero radici stabili, come dimostrato, non solo per la mia famiglia, dai registri anagrafici⁷.

L'apertura, a cura della Dieta provinciale, della tratta Monfalcone-Cervignano con il successivo prolungamento, nel 1897, verso l'Italia sottrasse qualche traffico, compensato però dall'apertura, sempre a carico della Dieta provinciale, nel 1902, della Gorizia-Aidussina; entrambe le linee si avvalsero dei due grandi progettisti friulani Dreossi ed Antonelli.

Con la Transalpina, nel 1906, finiranno le discussioni che fino dal 1865 avevano visto Gorizia puntare su una nuova ferrovia a servizio della portualità triestina che dalla città salisse lungo la Valle dell'Isonzo verso la Carinzia, linea che non vide mai la luce. La nuova linea, nonostante le sfavorevoli caratteristiche del percorso dettato da ragioni strategiche, caratteristiche che ne determineranno dopo il 1918 l'inevitabile declino, riportò Gorizia al centro di nuovi traffici e di nuovi lavori con l'importante costruzione nella città del Deposito ed Officina locomotive, rimasto ben attivo anche dopo l'annessione all'Italia.

Bibliografia Principale

AAVV. Il futuro dei Trasporti ferroviari per la Provincia di Belluno, Pieve di Cadore, 1987 a cura della M. Comunità del Cadore

AAVV. La Strada Ferrata della Pontebba, Udine 2006

AAVV. 1918, E la Contea di Gorizia e Gradisca si ritrovò Italiana; gli ultimi anni degli Asburgo. Ed. della Laguna, Mariano del Friuli 1998

AAVV. Dalle Alpi all'Adriatico in ferrovia con la Meridionale (1857) e con la Transalpina (1906) Ed. della Laguna, Mariano del Friuli 2008

Zara Olivia ALGARDI Luigi Negrelli, L'Europa, Il Canale di Suez, Ed. Le Monnier, Firenze 1988

Adolfo BERNARDELLO, La prima ferrovia fra Venezia e Milano, Venezia 1996

Italo BRIANO Storia delle Ferrovie in Italia, voll.3, Ed. Cavallotti, Milano 1987

Camillo LACCHE' Numerose opere di divulgazione Ferroviaria.

Roberto LICEN, La Ferrovia del Predil-Un progetto mai attuato. Tesi di Laurea, Università di Trieste 1987

Aldo RAMPATI, Carlo Ghega, il Cavaliere delle Alpi, Ed. It. Svevo, Trieste 1990

Giulio ROSELLI, Trieste e la Ferrovia Meridionale, Ed SAT, Trieste 1977

Giulio ROSELLI Il centenario della Ferrovia Pontebbana 1879-1979, Udine 1979

Paolo SLUGA, Scorci di Ferrovie isontine, da "I Treni", Salò, BS

Fonti archivistiche diverse tra le quali il "Fondo Giunta Provinciale" all'Archivio storico Provinciale di Gorizia, fonti diverse alla Biblioteca Civica di Gorizia, Gli Archivi Diocesani di Gorizia e Trieste e le Collezioni di Borc San Roc e de "I Treni"

⁷ Il mio bisnonno Antonio Marco Marcegaglia, figlio di Francesco e di Marianna Agapito, dopo le scuole presso lo zio Don Giacomo, venne dalla natia Pingente a fare il dirigente di stazione della Meridionale a Cormòns e vi mise radici. Quasi alla stessa epoca un Borra nativo di Valenza Po sposava Eleonora Stua, sorella dell'altro mio bisnonno. Stua e Marcegaglia poi felicemente si fusero