

Frontiere invisibili?
Storie di confine e
storie di convivenza

a cura di
Anna Maria Vinci

Sommario

- Anna Maria Vinci*
7 Introduzione
E se
- Parte prima
Insegnare storia contemporanea
in una regione di frontiera.
Problemi storiografici e
prospettive didattiche
- Fulvio Salimbeni*
14 Un progetto di storia condivisa:
un'ipotesi di guida alla storia
contemporanea di una regione
transfrontaliera
- Franco Cecotti*
22 Un territorio e tanti confini:
una storia comune a più Stati.
Riflessioni didattiche sull'Alto
Adriatico, tra geografia,
demografia e toponomastica
- Marta Ivašič*
30 Lessico familiare:
l'uso delle parole quando
si parla di storia
- Alessandra Russo*
41 Le città bombardate:
un percorso su fonti d'archivio,
diari e testimonianze.
Un'esperienza di storia
sul territorio
- Roberto Spazzali*
54 Per un manuale di storia:
diacronie e sincronie
cronologiche. Una proposta
di lavoro di storia regionale
sull'Adriatico orientale
- Parte seconda
Spazi di lavoro e di vita nella
Venezia Giulia del Novecento
- Giulio Mellinato*
74 Leggere una città. La storia di Trieste
scritta negli spazi di vita e lavoro
- Alessandra Marin*
99 Spazi della socialità e dell'identità
in due città di confine
- 125 Indice dei nomi

Leggere una città. La storia di Trieste scritta negli spazi di vita e lavoro

GIULIO MELLINATO*

PROLOGO: IDENTITÀ MULTIPLE IN UNA STORIA COMPLESSA

Il presente scritto ha l'ambizione di ricostruire alcune tra le dinamiche vissute dalla comunità umana che si è evoluta assieme (ma potremmo anche dire *attraverso*) la città di Trieste, partendo dal confronto con alcuni elementi presenti nell'aspetto attuale della città, utilizzati come pretesti per ricomporre sommariamente alcuni "stati di cose" vissuti dal microcosmo locale, dal XVIII secolo in poi. In questa sede, simili elementi materiali vengono considerati come la testimonianza delle forme assunte dalle relazioni sussistenti tra i diversi elementi del sistema cittadino in un determinato momento: della sua (relativa) autonomia rispetto al potere politico innanzitutto, ma anche delle articolazioni assunte dalla società locale, della mentalità diffusa e soprattutto delle relazioni umane di cui quegli elementi materiali sono stati la rappresentazione. Relazioni di potere, di convenienza ed opportunità, ma anche relazioni tra identità, e di altro tipo, da un'epoca all'altra difficilmente riconducibili alla semplice (e consueta) logica centro-periferia, quando invece i rapporti tra il centro politico dell'Impero e la società triestina furono sempre inseriti all'interno di complessi giochi economici e di potere, che oltrepassarono sempre i confini politici.

* Università degli Studi di Milano-Bicocca

Spero che, in questo modo, le pluralità triestine non vengano violate, riconducendole ad una impossibile unicità identitaria, ma possano essere apprezzate e comprese per loro stesse, per quel frammento di passato di cui sono testimonianza, stratificatosi assieme ad altri fino a comporre il pittoresco quadro osservabile da chi passeggi per la città oggi. Un caleidoscopio di immagini e di richiami che, soprattutto in tempi recenti, ha attirato l'osservazione anche di storici stranieri, trasformando la storia di Trieste in un piccolo laboratorio di modernità e dei suoi aspetti più "sensibili": la nazionalizzazione, la coesistenza, i riflessi ad ampio raggio dei processi di transizione istituzionale, l'intrecciarsi di dinamiche sociali e nazionali¹.

Si tratta quasi di una versione più propriamente "storica" di quell'inquietudine letteraria sulla quale già da tempo si sono esercitati i critici, alla ricerca di un senso più ampio da assegnare alle incertezze sfumate, alle identità inafferrabili ed alle pluralità apparentemente onnipersive e contraddittorie che fino ad adesso sono state al centro dei lavori di artisti e scrittori più che di storici, accendendo l'ispirazione di autori conosciuti proprio per aver rappresentato, utilizzando le immagini di Trieste, le fondamentali indicibilità della realtà contemporanea. Da Italo Svevo, Giani Stuparich e Umberto Saba a Susanna Tamaro e Pino Roveredo, passando per Scipio Slataper, Fulvio Tomizza, James Joyce ed altri.

Per questo motivo, la multiforme immagine che la città di Trieste oggi trasmette al visitatore rappresenta non solo il riflesso delle sue diverse componenti nazionali, religiose e sociali, ma, a ben guardare, rivela anche il successivo alternarsi di ruoli che la città commerciale (e poi amministrativa ed industriale) ha svolto nel corso degli ultimi tre secoli. In questa sede, tra le tante possibili traiettorie d'approccio alle molteplicità triestine ne viene scelta volutamente una sola, rappresentata dall'evoluzione delle pratiche di definizione dell'immagine edificata della città, in relazione all'evolversi delle convenienze economiche.

Infatti, l'assunto da cui sono partito per riassumere le tappe attraverso le quali questa «unusual Habsburg city»² ha progressivamente assunto la fisionomia che possiamo riconoscere oggi, privilegia tre fattori: innanzitutto la volontà degli Asburgo, reiterata più volte, di farne uno strumento dell'imperialismo com-

¹ Soltanto alcuni tra gli esempi più recenti e più noti: M. Hametz, *Making Trieste Italian*, 1918-1954, Woodbridge, Boydell Press, 2005; P. Ballinger, *History in Exile: Memory and Identity at the Border of the Balkans*, Princeton, Princeton University Press, 2003; J. Morris, *Trieste and the Meaning of Nowhere*, London, Faber and Faber, 2001 (trad. it. 2003); G. Sluga, *The Problem of Trieste and the Italo-Yugoslav Border: Difference, Identity and Sovereignty in Twentieth-Century Europe*, Albany, State University of New York Press, 2001; ed inoltre R. Wörsdörfer, *Krisenherd Adria 1915-1955: Konstruktion und Artikulation des Nationalen im Italienisch-Jugoslawischen Grenzraum*, Paderborn, Schöningh, 2004 (parzialmente riversato in Id., *Il confine orientale. Italia e Jugoslavia dal 1915 al 1955*, Bologna, il Mulino, 2009); S. Rutar, *Kultur, Nation, Milieu: Sozialdemokratie in Triest von dem Ersten Weltkrieg*, Essen, Klartext, 2004; R. Lunzer, *Triest: eine Italienisch-Österreichische Dialektik*, Klagenfurt, Wieser Verlag, 2002.

² L. C. Dubin, *The Port Jews of Habsburg Trieste. Absolutist Politics and Enlightenment Culture*, Stanford (Ca), Stanford University Press, 1999, p. 1.

merciale e marittimo austriaco; in secondo luogo il ritardo relativo dei principali interventi imperiali, sia dal punto di vista cronologico (iniziative attuate quando i quadri generali si erano già formati), ma alle volte anche nella scelta degli strumenti operativi (spesso obsoleti, o soltanto parzialmente efficaci), e questo tendenziale ritardo ha portato ad una costante ricerca di strumenti compensativi, in grado di rendere più veloce ed efficiente l'acquisizione di spazi commerciali e quote di mercato. Infine, al terzo posto, la relativa scarsità di competenze commerciali e marittime all'interno dell'Impero, che ha reso strategicamente importanti (non solo localmente) dapprima l'acquisizione di quelle capacità e conoscenze, ed in seguito il loro mantenimento e perfezionamento, attraverso istituzioni e agenzie radicate nel contesto locale. Ciò portò a fare di Trieste una piccola ma ben attrezzata capitale marittima dell'Adriatico asburgico, con infrastrutture materiali ed immateriali adatte a gestire localmente l'intero doppio circuito commerciale marittimo: delle merci e dei mezzi di trasporto.

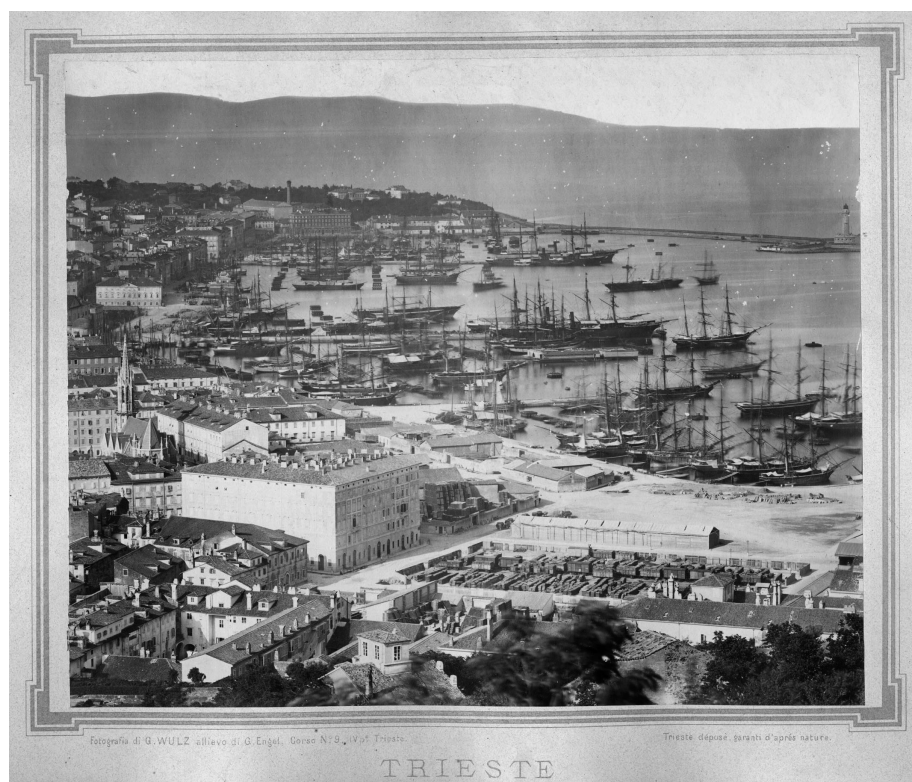


Figura 1. Veduta panoramica di Trieste e del porto alla fine dell'Ottocento – Civici Musei di Storia ed Arte di Trieste, Fototeca inv. 10584.

L'ambizione dei triestini a considerarsi cittadini risale certamente molto indietro nel tempo. In fondo, però, il punto di partenza per lo sviluppo della Trieste attuale viene comunemente fatto risalire al 1719, ed alla concessione imperiale del privilegio dell'esenzione doganale per il porto.

Quell'importante passaggio, tuttavia, va collocato all'interno di un contesto molto più vasto e complesso, che vide gli Asburgo giocare su più tavoli al fine di raggiungere obiettivi in relazione ai quali Trieste era soltanto uno degli strumenti per l'espansione verso il Mediterraneo delle direttrici dell'espansione asburgica, dopo la sconfitta dell'esercito ottomano sul continente.

Con il Trattato di Passarowitz del 1718, tra l'altro, l'Impero ottomano accettò di porre fine alla pirateria contro la navigazione commerciale austriaca³, creando le precondizioni per un inserimento dei porti dell'Adriatico asburgico all'interno dei *networks* commerciali del Mediterraneo orientale. Nei decenni seguenti, un progressivo indebolimento interno all'Impero ottomano ne rese l'economia sempre più permeabile dall'esterno, mentre il complesso sistema amministrativo entrava in crisi sotto la duplice pressione degli Imperi austriaco e russo. Progressivamente, Trieste assunse una funzione baricentrica fungendo da collegamento tra le reti commerciali centroeuropee, balcaniche e quelle mediterranee⁴, e negli ultimi decenni del XVIII secolo le favorevoli prospettive economiche fecero notevolmente aumentare gli abitanti e le risorse localmente disponibili⁵.

Ai rilevanti cambiamenti nell'ambiente esterno si accompagnarono anche importanti trasformazioni del retroterra economico più vicino all'emporio triestino in formazione. L'Austria era tardivamente interessata a quella «rivoluzione industriale» che dalla seconda metà del Seicento aveva iniziato a cambiare le abitudini di vita di una parte degli abitanti del continente e, nel corso del Settecento, si era venuta a trovare a cavallo tra due Europe: quella delle trasformazioni relativamente veloci ad ovest, e quella dei cambiamenti lenti ad est. Trieste rappresentava una delle cerniere commerciali tra questi due ambienti, secondo una dinamica est-ovest che dalla fine del Settecento iniziò sempre più ad affiancare

3 B. Masters, "Semi-autonomous forces in the Arab provinces", in *The Cambridge History of Turkey*, vol 3, *The Later Ottoman Empire, 1603-1839*, edited by S. N. Faroqi, Cambridge, Cambridge University Press, 2006, pp. 186-206, p. 203 per il riferimento.

4 Mi permetto di rimandare al mio "La definizione del ruolo portuale di Trieste (1719-1914)", in *Trieste. Una città e il suo porto*, a cura di G. Tatò, Trieste, Soroptimist International d'Italia - Club di Trieste, 2010, pp. 49-82.

5 L'edificazione di un centro urbano propriamente detto viene fatta risalire agli anni Sessanta del Settecento da A. Panjek, "Buildings and Economy in the Hapsburg Port City of Trieste (1760-1809)", in *L'Économie de la construction dans l'Italie moderne*, a cura di J.-F. Chauvard e L. Mocarelli, *Mélanges de l'Ecole française de Rome*, 119-2, 2007, pp. 545-557.

quella dei primi decenni, nord-sud, con effetti che si riflessero tanto nello sviluppo dei consumi quanto nelle pratiche e nelle abitudini sociali⁶.

Verso la metà del XVIII secolo, Trieste costituiva il nesso tra un “sistema mediterraneo” già in pieno sviluppo ed un “sistema continentale” ancora in trasformazione, sospeso tra la decadenza dei vecchi centri commerciali (la vicina Venezia era uno di questi) ed i nuovi snodi degli scambi governati dagli emergenti Stati centralizzati. Dall’asimmetria tra gli stadi di sviluppo dei due sistemi raccordati attraverso Trieste può essere derivata buona parte delle immagini che la città offriva di sé in quei tempi: il successo soltanto parziale delle iniziative imperiali⁷, ed il progressivo insediarsi in città di delegati dei *networks* commerciali mediterranei, in una parte significativa provenienti dall’area ottomana (greci, armeni, ebrei, serbi), tanto da fare di Trieste l’avamposto più settentrionale dei circuiti commerciali mediterranei, piuttosto che lo sbocco meridionale dell’economia austriaca e centroeuropea⁸.

Un simile risultato non soddisfaceva certo le aspirazioni espansive coltivate dall’Imperatore Carlo VI e dai suoi discendenti, ma rappresentava il massimo ottenibile nel breve periodo, considerata la relativa scarsità di risorse (umane e materiali) che l’Austria imperiale poteva impegnare nella sua espansione marittima, mentre era ancora in movimento la frontiera terrestre lungo l’asse del Danubio.

Nei confronti di Trieste fu quindi scelta la strada del controllo indiretto, affiancando all’Intendenza Commerciale altri enti amministrativi espressione del territorio: nel 1755 fu istituito il “corpo mercantile” come agenzia di autogoverno degli interessi commerciali, e nel 1769 l’esenzione doganale fu estesa a tutta la città. Si trattava di provvedimenti che riconoscevano l’importanza ormai raggiunta dall’attività economica cittadina e contemporaneamente consolidavano quell’autonomia che gli abitanti della “nuova” città mercantile rivendicavano rispetto a quelli della “vecchia” Trieste⁹.

6 La linea divisoria San Pietroburgo-Trieste ritorna spesso nella più recente storiografia sull’evoluzione sociale nel Settecento, dalla demografia (il riferimento, anche in tempi recenti, è sempre J. Hajnal, *Two Kinds of Preindustrial Household Formation System*, in “Population and Development Review”, vol. 8, n. 3, 1982, pp. 449-494), allo sviluppo economico (J. de Vries, *The Industrious Revolution. Consumer Behavior and the Household Economy, 1650 to the Present*, Cambridge, Cambridge University Press, 2008, p. 158), fino ai “nuovi” consumi pubblici della musica e del teatro (M. North, “Material Delight and the Joy of Living”: Cultural Consumption in the Age of Enlightenment in Germany, Aldershot, Ashgate, 2008, p. 147).

7 F. Babudieri, *Trieste e gli interessi austriaci in Asia nei secoli XVIII e XIX*, Padova, Cedam, 1966.

8 Cfr. S. Pamuk, J. G. Williamson, *The Mediterranean Response to Globalization before 1950*, London, Routledge, 2000 e S. Faroqhi, *The Ottoman Empire and the World Around It*, London-New York, I.B. Tauris & Co, 2004. Per un’introduzione alla storia economica di Trieste cfr. D. Andreozzi, L. Panariti, “L’economia in una regione nata dalla politica”, in *Storia d’Italia. Le Regioni dall’Unità ad oggi. Il Friuli-Venezia Giulia*, a cura di R. Finzi, C. Magris e G. Miccoli, Torino, Einaudi, 2002, vol. II, pp. 807-889.

9 L. C. Dubin, *The Port Jews of Habsburg Trieste*, cit., p. 11 e ss. Cfr. poi P. Kandler, *Storia del Consiglio dei Patrizi di Trieste dall’anno 1382 all’anno 1809*, Trieste, Tipografia del Lloyd Austriaco, 1858, pp. 123-140.

Nel corso di un XVIII secolo tutt'altro che facile per l'avvio delle attività economiche triestine, si definirono anche i tratti generali della struttura fisica che la nuova città avrebbe assunto. Una forma a maglia ortogonale, regolare e razionale, che nella sua schematicità geometrica, proiettata verso il mare e disposta attorno al porto-canale, dichiarava la prevalenza degli interessi pratici e delle utilità immediate.



Figura 2. Le Rive e parte del porto – Civici Musei di Storia ed Arte di Trieste, Fototeca inv. 10539.

Il centro politico sorvegliava, regolava a grandi linee, finanziava all'occorrenza¹⁰, ma in fondo accettava un'autoregolamentazione degli interessi commerciali che rappresentava la seconda scelta, ma l'unica disponibile, dopo aver verificato l'impercorribilità della strada dell'intervento diretto dal centro. «The harbour is large but very unsafe, and perhaps may cost a great deal of time and labour before it is fit to receive vessels of any burthen»¹¹, si diceva di Trieste a metà Settecento. Il progressivo sviluppo dell'economia locale avrebbe quindi dovuto rendere disponibili anche le risorse necessarie per l'adeguamento delle infrastrutture. L'allar-

¹⁰ Cfr. G. Klingenstein, *Europäische Aufklärung zwischen Wien und Triest: die Tagebücher des Gouverneurs Karl Graf Zinzendorf 1776-1782*, Wien-Köln-Weimar, Böhlau Verlag, 2009.

¹¹ T. Salmon, *Modern History or the Present State of All Nations*, London, 1745, vol. II, p. 59.

gamento dello spazio marittimo dal quale trarre nuove e migliori opportunità commerciali era all'epoca essenzialmente affare dei triestini, ai quali il centro politico concedeva larghe autonomie in cambio di un'intraprendenza economica che nel lungo periodo sarebbe andata a vantaggio di tutto l'Impero. Non c'è da stupirsi, quindi, che residenze, attività commerciali ed infrastrutture portuali venissero edificate a stretto contatto, fino quasi a coincidere in alcuni casi, in un rigoroso parallelismo tra attività economica, autonoma soggettività politica e dichiarata appartenenza alle diverse comunità mercantili marittime di quei «*merchants boutiquiers*» di Trieste, la cui utilità veniva ampiamente riconosciuta dalle autorità imperiali¹², che iniziavano ad apprezzare i risultati derivanti dalla libertà d'azione concessa ai triestini. Tra il 1770 e l'inizio della Rivoluzione francese il traffico merci tra l'Austria ed il Vicino Oriente raddoppiò sia in valore che in volume, soprattutto grazie alle reti commerciali elleniche¹³.

Nella forma che venne data alla nuova città (l'attuale "borgo teresiano") molti elementi erano riconducibili tanto alle esigenze pratiche delle attività commerciali quanto alla volontà di affermare la propria visibilità da parte dei nuovi abitanti. Tutti elementi che, con qualche difficoltà, possono essere individuati ancor oggi. Il Canal Grande, ad esempio, fungeva da attracco per le merci, da asse regolatore per il reticolo stradale ma anche luogo simbolico dove affermare la "presenza" delle nuove identità urbane. Il suo ruolo disciplinante veniva rafforzato dalla presenza dei ponti, che creavano assi privilegiati di transito (strade di "serie A" ed altre di "serie B") e quindi occasioni differenziate per esporre i propri simboli di attività o status, secondo una logica che contaminava volutamente le caratteristiche d'origine del committente e le convenienze locali nella realizzazione dell'opera.

12 B. Salvemini, *Il territorio sghembo. Forme e dinamiche degli spazi umani in età moderna. Sondaggi e letture*, Mediterranea, Collana di studi storici n. 19, Bari, Edipuglia, 2006, p. 64.

13 F. Babudieri, "Riflessi della politica teresiana sui commerci triestini col Vicino e Lontano Oriente", in *Da Maria Teresa a Giuseppe II. Gorizia, il Litorale, l'Impero*, Atti del XIV Incontro Culturale Mitteleuropeo "Maria Teresa e il suo tempo", Gorizia, 29-30 novembre 1980, Gorizia, ICM, 1981, pp. 57-63.



Figura 3. Il Canal Grande – Civici Musei di Storia ed Arte di Trieste, Fototeca inv. 163488.



Figura 4. Il mercato di piazza Ponterosso – Civici Musei di Storia ed Arte di Trieste, Fototeca inv. 191.

Questi mercanti avevano in primo luogo bisogno di strutture adeguate all'interno delle quali svolgere i propri affari. Era la fase dei palazzi essenziali, tanto privati quanto pubblici, come nel caso del vecchio Lazzaretto, ora Museo del Mare, posto all'estremità opposta del centro cittadino rispetto ai nuovi spazi portuali-residenziali-commerciali.

Oltre alla struttura urbana, l'altro modello esemplificativo è costituito dal palazzo che il commerciante Demetrio Carciotti si fece costruire proprio all'imboccatura del Canal Grande negli ultimissimi anni del Settecento. La collocazione massimizzava tanto la funzione commerciale (grazie alla vicinanza ai moli) quanto quella simbolica, garantita dalla massima visibilità di cui godeva soprattutto la facciata rivolta al mare. La facciata imponente e neoclassica, assieme alle dimensioni stesse del palazzo, garantiva i possibili partner commerciali in merito alla solidità finanziaria del proprietario. Le statue di divinità greche ben visibili sulla balaustra dichiaravano la sua origine, mentre l'aquila napoleonica posta alla sommità della cupola rendeva note le sue inclinazioni politiche progressiste.



Figura 5. La facciata principale del Palazzo Carciotti, costruito tra il 1802 e il 1805 su progetto di Matteo Pertsch – Civici Musei di Storia ed Arte di Trieste, Fototeca inv. 48825.

Delle altre realizzazioni del periodo sopravvissute, si ricorda il Teatro ora dedicato a Verdi (costruito tra il 1798 ed il 1801) e la chiesa di S. Antonio posta alla sommità del Canal Grande. Quest'ultima, progettata nel 1808, fu realizzata a partire dagli anni Venti ed aperta al culto soltanto nel 1849, rivelando la scala

delle priorità dei triestini nei decenni della ripresa postbellica. Erano i primi segnali di una città contemporaneamente singolare e molteplice, costituita da stratificazioni umane e culturali spinte alla convivenza da interessi e convenienze d'affari, ma gelose e fiere della propria identità profonda. La residenza privata, il palazzo pubblico e lo spazio a disposizione della collettività avevano assunto anche il compito di veicolo comunicativo e strumento per il riconoscimento reciproco, all'interno di un gioco di immagini che volutamente richiama più il Mediterraneo che il centro dell'Impero¹⁴.



Figura 6. La Riva Carciotti (oggi Riva 3 Novembre) con lavori stradali in corso – Civici Musei di Storia ed Arte di Trieste, Fototeca inv. 181001.

ORGANIZZAZIONE ED ORGOGLIO

Nei decenni della Restaurazione non vi era dubbio che l'Austria fosse tra i vincitori della coalizione antinapoleonica, e che l'Adriatico fosse una delle sue principali conquiste. Furono anni nei quali la ripresa triestina poté fondarsi su almeno tre elementi di vantaggio: la fine dell'indipendenza veneziana, una precocità tecnologica nella scelta della navigazione a vapore (che risale al 1818, un anno prima della morte di Demetrio Carciotti), ed infine una scelta efficientista per il rilancio degli affari locali, attraverso l'imitazione dei migliori esempi inglesi.

14 «I viaggiatori che sostano a Trieste tra seconda metà del Settecento e inizi dell'Ottocento non recuperano più l'immagine di un emporio ordinato e razionalizzato: riflettono, piuttosto, una città "levantina", esoticheggiante, ultimo avamposto commerciale tra Oriente e Occidente», L. Crusvar, "Spazio urbano e sviluppo economico-sociale di Trieste", in *Maria Teresa, Trieste e il porto*, Trieste, Comune di Trieste, 1980, pp. 133-135, p. 135 per la citazione.

In quel periodo, anche il significato e la leggibilità degli spazi urbani cambiarono. Le difficoltà dell'età napoleonica avevano accelerato alcune tendenze già presenti alla fine del Settecento¹⁵, ed il capitalismo triestino iniziava ad assumere caratteristiche più strutturate, organizzate attorno a forme societarie di tipo nuovo (Lloyd Triestino, Assicurazioni Generali e Ras furono tutte fondate negli anni Trenta dell'Ottocento), arricchite dall'innesto di nuovo capitale umano, che ampliò il patrimonio di abilità e conoscenze presenti sulla piazza. All'intraprendenza individualistica ed ai legami commerciali dei "vecchi" triestini si affiancarono competenze amministrative e manageriali di nuovi personaggi, in grado di accompagnare l'evoluzione dei patrimoni familiari verso forme finanziarie più complesse, ma anche più stabili e sicure sul lungo periodo.

Come i loro predecessori settecenteschi, anche questi nuovi venuti dovettero organizzare un proprio personale sentiero di legittimazione agli occhi della società locale, introducendo nuove pratiche edilizie e culturali. Evidenti tracce di sé ha lasciato il barone Pasquale Revoltella, immigrato a Trieste da Venezia nei primi anni postnapoleonici ed in seguito impegnato a percorrere un cursus di incarichi che da semplice garzone d'ufficio lo portò ad essere protagonista nelle assicurazioni (Generali), nell'industria (Lloyd Austriaco) e nella finanza internazionale (con la Compagnia del Canale di Suez)¹⁶.

Revoltella non riuscì ad intrecciare legami familiari con gli esponenti di punta del capitalismo locale (infatti non si sposò mai), e fu sfiorato da alcuni scandali finanziari. Ma il complesso monumento che edificò a propria memoria dura ancor oggi, ed i suoi diversi elementi costituiscono alcuni dei tratti più riconoscibili dell'identità cittadina: il suo palazzo di città divenne museo d'arte, la villa di campagna divenne un parco pubblico e da un suo lascito nacque la Scuola superiore di commercio che nel 1924 si trasformò nell'attuale Università. Anche dopo la morte, quindi, la sua impronta continuò a far evolvere la città verso forme compiutamente moderne, tipiche delle città "nuove", frutto dello sviluppo economico, dove «fu necessario costruire e sviluppare i segni del prestigio tipici delle città più antiche, con la loro offerta di scuole, musei e biblioteche»¹⁷.

15 L. Panariti, "Assicurazione e banca. Il sistema finanziario triestino (secc. XVIII-XIX)", in *Storia economica e sociale di Trieste*, vol. II, *La città dei traffici 1719-1918*, a cura di R. Finzi, L. Panariti, G. Panjek, Trieste, Lint, 2003, pp. 369-458.

16 Cfr. i saggi di G. Cervani ed A. Millo in *Pasquale Revoltella 1795-1869: sogno e consapevolezza del cosmopolitismo triestino*, a cura di M. Masau Dan, Trieste, Comune di Trieste, 1996.

17 C. Zimmermann, *L'era delle metropoli. Urbanizzazione e sviluppo della grande città*, Bologna, il Mulino, 2004 (ed. orig. *Die Zeit der Metropolen*, Frankfurt, Fischer, 1996), p. 32.



Figura 7. Veduta di Trieste e del Porto – Civici Musei di Storia ed Arte di Trieste, Fototeca inv. 10521.

Dal 1857, con l'arrivo a Trieste della ferrovia, si completò l'aggancio con i circuiti più dinamici del commercio europeo, e la funzione di intermediazione concentrò progressivamente sulla città tutta una serie di attività che tradizionalmente erano sparse lungo la sponda orientale dell'Adriatico. La nuova forma del capitalismo triestino ebbe successo, tanto da attirare l'attenzione anche di Karl Marx. Il 9 gennaio ed il 4 agosto 1857 uscirono sul «New York Daily Tribune» due articoli su *The Maritime Commerce of Austria*, nei quali Marx sosteneva come il vantaggio triestino consistesse nel «non avere un passato», così da poter opportunisticamente cogliere tutte le occasioni di profitto disponibili. La sua classe commerciale («commercianti e speculatori italiani, tedeschi, inglesi, francesi, greci, armeni, ebrei in variopinta miscela, non [si] piegava sotto le tradizioni») coglieva tutte le opportunità, dalle tradizionali rotte dell'Impero Ottomano al nuovo traffico di cereali dal porto di Odessa, mentre la Camera di Commercio stava già preparando il terreno per il periodo successivo all'apertura del Canale di Suez¹⁸.

¹⁸ La Camera di Commercio di Trieste partecipò direttamente alla Società francese per il Canale di Suez, di cui Pasquale Rivoltella fu vicepresidente, ma già prima della sua apertura aveva inviato suoi emissari nel Mar Rosso e nell'Oceano Indiano, con l'incarico di preparare le nuove rotte e di identificare gli scali migliori, tanto da essere pronti per gestire con profitto i nuovi collegamenti tra il Centro Europa e l'Estremo Oriente. Il testo degli articoli di Marx è contenuto in G. Botteri, *Una storia europea di liberi commerci e traffici. Il porto franco di Trieste*, Trieste, Società Editoriale Libreria, 1988.

Da un punto di vista molto generale, le Assicurazioni ed il Lloyd hanno rappresentato il punto più alto dello sviluppo della Trieste dei mercanti, ma anche l'inizio del nuovo periodo dei professionisti del commercio, che iniziarono a trasformare gli spazi più prestigiosi della città per adattarli alle proprie esigenze.

La piazza Grande venne aperta al mare, e le piazze circostanti furono riorganizzate ed abbellite, con palazzi non più espressione di singoli, ma di collettività e della loro vita: la Borsa, il Teatro, i caffè e soprattutto il grande quadrilatero del Tergesteo che fungeva da raccordo tra la piazza della Borsa e quella del Teatro, ma anche da prima vera sede del Lloyd Austriaco, a partire dal 1842. Revoltella ed un altro dei nuovi venuti, Karl Ludwig von Bruck, parteciparono a quasi tutte queste iniziative (compreso l'Albergo Principe di Metternich, futuro Hotel de la Ville, di fianco a Palazzo Carciotti), che prese complessivamente definirono un ambito preciso di socialità per la nuova borghesia degli affari. Le stesse Generali si sarebbero trasferite in piazza Grande, in Palazzo Stratti, nel 1866.



Figura 8. Il Palazzo Stratti, costruito nel 1839 su progetto originale di Antonio Buttazzoni, dal 1866 sede delle Assicurazioni Generali, con al piano terra il Caffè degli Specchi – Civici Musei di Storia ed Arte di Trieste, Fototeca inv. 6657.

All'interno di un tessuto urbano in rapida espansione, e quindi ancora molto plastico, i segni del cambiamento non furono immediatamente avvertibili per i

contemporanei, anche perché l'avvio dell'industrializzazione fu parallelo allo sviluppo delle attività economiche più tradizionali. Dopo il taglio del Canale di Suez i traffici triestini non solo si ampliarono con velocità crescente, ma la città intera si popolò ad un ritmo spettacolare, e si moltiplicarono soprattutto le professioni terziarie, impiegate, tanto nel settore pubblico che in quello privato.

Furono le stesse imprese della grande borghesia degli affari che crearono le condizioni per il progressivo mutamento della fisionomia sociale triestina. Nei 34 anni nei quali fu al vertice delle Assicurazioni Generali, il barone Pasquale Revoltella vide i premi incassati passare da 480.000 a 8.301.000 fiorini, i risarcimenti oltrepassare i 72 milioni, il fondo di riserva raggiungere quasi i 16 milioni e mezzo, e i dipendenti da poche decine arrivare a 1.276¹⁹.

Le tracce di questo periodo sono più diffuse, ed iniziarono ad interagire con la preesistente struttura cittadina fin dai tempi della loro edificazione. Dalla metà dell'Ottocento gli ampi magazzini al pianterreno non furono più indispensabili (dal 1857 l'arrivo della ferrovia iniziò ad accelerare i tempi di transito delle sempre più abbondanti merci), mentre le residenze dei nuovi potenti della finanza e delle assicurazioni sviluppavano al loro interno piuttosto che all'esterno le rappresentazioni del potere. Il palazzo di Pasquale Revoltella conserva gli arredi originali, dallo scalone monumentale ai saloni di rappresentanza, ancora oggi facendo passare gli ospiti davanti alla statua che allegoricamente rappresenta l'apertura del canale di Suez, ricordando il ruolo di primo piano da lui ricoperto nell'impresa.

Per i borghesi dalle più modeste fortune un decoroso surrogato delle (scarse) comodità domestiche era rappresentato dai caffè, che in buon numero vennero aperti nel quartiere commerciale. Il Caffè degli Specchi, in piazza Grande, venne aperto nel 1839 al piano terra del palazzo che di lì a poco sarebbe diventato la sede delle Assicurazioni Generali (com'è ancora oggi), che al culmine del frontone sfoggia una Vittoria benedicente, troneggiante su pacchi, scatoloni, anfore ed altri concreti simboli della prosperità commerciale triestina. La Vittoria delle Generali osserva dall'alto la "fontana dei continenti", anch'essa molto concreta rappresentazione delle condizioni che garantivano la buona sorte alla città. Dall'alto in basso, una Vittoria alata incorona i commerci (balle di cotone, pacchi di varia natura ed una botte) mentre la città di Trieste nella forma di giovane donna incontra (si unisce con?) un mercante levantino, mentre alla base della fontana i quattro continenti all'epoca conosciuti incorniciano (racchiudono?) le ambizioni di sviluppo economico della città e dei suoi abitanti.

Poco più in là, il Palazzo del Tergesteo dal 1842 collegava (come fa tuttora) la piazza della Borsa con la piazza del Teatro, ospitava la prima sede del Lloyd Triestino assieme alle contrattazioni tra commercianti e capitani dei bastimenti, e contemporaneamente consentiva alle signore di passeggiare senza sporcarsi le scarpe nelle giornate di brutto tempo, come ricordavano le cronache dell'epoca.

19 A. Zimolo, "Dall'aquila al leone", in *Palazzo Carciotti a Trieste*, Trieste, Assicurazioni Generali, 1995, pp. 178-260, p. 198 per la citazione.



Figura 9. Piazza della Borsa: in primo piano la Borsa stessa, eretta tra il 1802 ed il 1806 su progetto di Antonio Mollari, e sullo sfondo il Tergesteo, costruito tra il 1840 ed il 1842 in base al progetto definitivo di Francesco Bruyn – Civici Musei di Storia ed Arte di Trieste, Fototeca inv. 2878.

Erano tutte quinte scenografiche per la stagione del “capitalismo collettivo”, quando i mercanti-finanzieri-assicuratori settecenteschi lasciarono il posto a figure più specializzate di operatori economici e precoci figure di manager, come nel caso dello stesso Revoltella.

Dall'altra parte del colle, nel frattempo, l'industrializzazione faceva sorgere una nuova area di urbanizzazione, la terza, ancora caratterizzata da caratteri semirurali, ma soprattutto legata alla nuova zona industriale dei cantieri, delle officine meccaniche e della siderurgia. Il Cantiere S. Marco iniziò l'attività nel 1839, il nuovo arsenale del Lloyd, con fonderia, ed altre ancora negli anni successivi²⁰. Le nuove attività manifatturiere attirarono mano d'opera d'origine continentale, non marittima, e quindi prevalentemente non italiana, che iniziò ad alterare l'equilibrio etnico cittadino.

Ha scritto Marina Cattaruzza: «La popolazione di Trieste passò da 104.707 abitanti nel 1859 a 229.500 abitanti nel 1910. Tale crescita era dovuta, in primo luogo,

²⁰ Manifatture come lo Stabilimento Navale Adriatico (1840), lo Stabilimento Tecnico Triestino (1846), l'Arsenale del Lloyd Austriaco (1852) e la Usina Comunale del gas (1864). Cfr. D. Andreozzi, “Gli ‘urti necessari’. Dalla manifattura all'industria (1718-1914)”, in *Storia economica e sociale di Trieste*, vol. II, cit., pp. 541-639.

all'immigrazione [...] L'immigrazione slovena dalla Carniola e dai dintorni di Gorizia prevalse fino al 1890. in seguito si verificò soprattutto una migrazione da distretti misti dal punto di vista etnico (Istria) e dal Regno d'Italia. Nel 1910 i cittadini stranieri residenti a Trieste, per lo più provenienti dal Regno, erano circa 29.000»²¹.

In effetti, in quegli anni buona parte dello sviluppo urbano ebbe luogo a ridosso delle due principali aree interessate da attività industriali: quella adiacente al porto-ferrovia aperto nel 1857 e quella retrostante la nuova zona industriale ad est, nell'area di S. Andrea, dove si concentravano le principali industrie navalmeccaniche e siderurgiche.

La crescita industriale divenne caratterizzante negli anni della grande espansione della strategia marittima asburgica, dal 1882 in poi, ma in particolare dal 1904, quando l'Austria-Ungheria volle imitare in scala ridotta la escalation della "politica delle cannoniere" allora in corso sui mari settentrionali²². Gran parte delle risorse profuse per il riarmo navale fu concentrata proprio nelle industrie triestine, con importanti riflessi nei settori collaterali alla navalmeccanica (siderurgia, motoristica, armamenti) e nelle aree vicine, da Muggia ad est a Monfalcone ad ovest.



Figura 10. Il Palazzo del Municipio, opera di Giuseppe Bruni realizzata nel 1875, affacciato su piazza Grande (oggi piazza Unità d'Italia) – Civici Musei di Storia ed Arte di Trieste, Fototeca inv. 31.

²¹ M. Cattaruzza, *Sloveni e italiani a Trieste: la formazione dell'identità nazionale*, in "Clio", 1989, pp. 31-32.

²² L. Sondhaus, *The Naval Policy of Austria-Hungary, 1867-1918: Navalism, Industrial Development and the Politics of Dualism*, West Lafayette, Purdue University Press, 1994.

Lo sviluppo economico interno, il progressivo complicarsi del gioco diplomatico europeo ma soprattutto una precisa scelta degli Asburgo portarono a metà Ottocento l'Impero d'Austria ad interessarsi sempre più alle vicende mediterranee considerandole in primo luogo come un affare politico e militare, e non più soltanto come una questione economica. Ciò portò ad un progressivo restringimento dell'autonomia di movimento di cui la borghesia cittadina aveva goduto fin dalla proclamazione del Portofranco, e ad un moltiplicarsi nell'area nord-adriatica di interventi politici, ed in seguito militari, direttamente controllati da Vienna.

Anche se, a livello generale, è stato detto che «non c'è proporzione diretta nel rapporto tra l'espansione del commercio e degli investimenti europei e l'espansione territoriale»²³, nel caso austriaco gli sforzi paralleli per un'espansione territoriale nei Balcani ed un'espansione economica e militare nel Mediterraneo vennero alimentati dalla ricerca di nuove e migliori opportunità di profitto per l'economia dell'Impero, oltre che dal tentativo di trovare sfoghi all'esterno per le crescenti tensioni interne, soprattutto dopo il 1867. Inoltre, a partire dagli anni Settanta, la presenza di una rinforzata Marina da guerra italiana (che si stava riprendendo dopo l'umiliazione di Lissa) rendeva più complessa pure la questione del controllo degli spazi mediterranei²⁴, che lentamente il Lloyd Triestino si era saputo conquistare anche in nome e per conto dell'economia asburgica.

Le due anime della città, quella “mediterranea” e quella “mitteleuropea”²⁵, entrambe composte da un misto tra convenienze economiche, retaggi culturali e aspirazioni politiche, iniziarono una competizione sempre più serrata per il controllo degli spazi più in vista nella città in rapida espansione. L'egemonia simbolica degli edifici espressione della superiorità degli interessi economici (i palazzi del Tergesteo, della Borsa, del Lloyd Austriaco, le sedi delle Generali e della Ras) venne sempre più insidiata dalle nuove, volutamente imponenti sedi delle istituzioni e delle espressioni dello Stato sul territorio: dalla Luogotenenza imperiale alle Poste, dalle Dogane alla nuova stazione ferroviaria. Nell'immagine che la città proiettava di sé, l'intervento pubblico divenne tanto determinante nell'edilizia quanto lo era nella vita economica.

23 R. F. Betts, *L'alba illusoria. L'imperialismo europeo nell'Ottocento*, Bologna, il Mulino, 1986 (ed. orig. *The False Dawn: European Imperialism in the Nineteenth Century*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1975), p. 158.

24 M. A. Palmer, *Command at Sea: Naval Command and Control since the Sixteenth Century*, Cambridge-London, Harvard University Press, 2005, p. 212 e ss.

25 Mi permetto di rimandare al mio *Mediterranei e mitteleuropei. Contributo allo studio dell'idea di benessere commerciale a Trieste nell'ultima età asburgica*, in “Acta Histriae”, a. 18, 2010, n. 1-2, pp. 229-246.



Figura 11. Il Palazzo delle Poste, sorto tra il 1890 ed il 1894 ad opera dell'architetto Friedrich Setz – Civici Musei di Storia ed Arte di Trieste, Fototeca inv. 492.

Nei decenni del boom demografico la capitale marittima dell'Adriatico asburgico fu teatro di un moltiplicarsi di prospettive e di scenari, tanto culturali e politici, quanto reali e visibili nelle vie e piazze. In quegli anni, la città si guadagnò la fama di «unique urban environment [...] Trieste was both a financially powerful city devoted mostly to commerce, and a cosmopolitan centre where people and ideas from all over the world could meet and circulate»²⁶.

L'attività edilizia divenne frenetica, e molto discussa sul piano politico. L'edilizia pubblica ma anche la collocazione dei nuovi edifici residenziali fu oggetto di aspre polemiche, spesso segnate dai contrasti nazionali. Nessuna scuola con lingua d'insegnamento slovena fu eretta dal Comune all'interno del perimetro urbano, mentre la costruzione di nuove case per ferrovieri (in buona parte provenienti dall'interno dell'Impero) divenne oggetto di accese polemiche.

I veri protagonisti di questa nuova fase, soprattutto con riferimento ai quartieri centrali, furono gli impiegati, tanto pubblici quanto privati. All'interno di queste nuove fasce professionali la competizione per l'accesso alle opportunità lavorative offerte dalla burocratizzazione diventò sempre più accesa, ed adottò il nazionalismo come strumento principale per il riconoscimento reciproco, il coagulo dei gruppi di pressione e per il confronto tra gruppi d'interesse, in un'età nella quale

26 E. Coda, *The Representation of the Metropolis in Scipio Slataper's Il mio Carso*, in "Modern Language Notes – Comparative Literature", vol. 117, 2002, n. 1, pp. 153-173, p. 154 per la citazione.

la definizione dei confini dell'appartenenza, soprattutto in campo nazionale, poteva avere immediati riflessi economici per i singoli come per i gruppi²⁷.

Dopo il 1891, con il restringimento delle franchigie doganali all'area portuale (non più estese all'intera città), rimase attivo qualche barone del commercio, ma si svilupparono soprattutto l'intermediazione, i diversi impieghi pubblici (statali ma anche comunali, con un'amministrazione locale molto presente ed attiva) e la funzione di "capital city" che ormai Trieste aveva indiscutibilmente acquisito. La città, dal 1850, fu sede del Governo Centrale Marittimo, con giurisdizione sull'intero Litorale austriaco, che governava localmente gran parte delle materie legate ai commerci, ma con agganci che influenzavano in pratica l'intera vita economica della regione.

Alla grande borghesia degli affari si sostituì la medio-piccola borghesia degli uffici, tanto pubblici che privati, che iniziò ad erigere un nuovo tipo di edifici, lontani dalla residenza dei palazzi-magazzino bensì facilmente divisibili in appartamenti unifamiliari. Simili edifici fecero la loro comparsa anche nelle vie della città commerciale (come nel caso di Casa Smolars), ma dominavano soprattutto i nuovi spazi dell'espansione in direzione opposta rispetto al mare.



Figura 12. Scorcio delle Rive – Civici Musei di Storia ed Arte di Trieste, Fototeca inv. 22926.

27 C. C. Baughn, A. Yaprak, *Economic Nationalism: Conceptual and Empirical Development*, in "Political Psychology", vol. 17, n. 4, dicembre 1996, pp. 759-778.

Negli anni della grande espansione demografica e della grande immigrazione “continentale”²⁸, la composita comunità cittadina organizzò orizzontalmente la propria disposizione urbana, in simmetria rispetto alla sovrapposizione verticale di diversi strati della sua società, creando nuove immagini e nuovi spazi che soltanto in piccola parte si sovrapponevano a quelli già esistenti, mentre nella maggior parte dei casi furono frutto di edificazioni nuove, lungo gli assi di espansione del perimetro urbano. Nel primo caso, iniziò ad assumere la sua forma quasi definitiva quel caleidoscopio di immagini che causa ad alcuni un effetto di straniamento, da Jan Morris definito un “nowhere” inenarrabile e unico²⁹, e per altri esemplifica l’ombra dell’indefinibilità genetica della mentalità contemporanea³⁰.

Ma erano soprattutto gli anni della terziarizzazione del centro cittadino, dove assicurazioni, banche e società di spedizione costruirono palazzi imponenti³¹, e dove le famiglie dei sempre più numerosi “impiegati” pubblici e privati alimentavano un mercato degli appartamenti molto fiorente, con costruzioni non certo sfarzose, ma che nei portoni e nei balconi liberty concedevano qualcosa alla moda del tempo, come negli edifici di viale XX settembre e delle strade parallele³².

Nella città della piccola-media borghesia impiegatizia le esigenze di visibilità e di status si spostarono quindi su piani diversi, e dovettero adattarsi alle capacità di spesa di questi nuovi partecipanti alla definizione dell’immagine urbana, che verso la fine del secolo dovette accettare di ospitare anche le esigenze di visibilità dei nuovi “regolatori” degli spazi simbolici: l’amministrazione imperiale (nelle sue varie forme) e l’amministrazione locale, che ormai strumentalmente agiva come se la difesa dell’italianità della città fosse il principale compito assegnatole dall’elettorato.

Nel caso dell’espansione urbana, lungo le vie che si dirigono verso il Carso, il risultato finale fu stilisticamente più omogeneo, ma non sempre componibile con l’immagine, ed alle volte anche con la sostanza, del centro città ancora dominato dai simboli disseminativi dalla borghesia degli affari, che in parte sopravvi-

28 M. Cattaruzza, “Population Dynamics and Economic Change in Trieste and its Hinterland 1850-1914”, in *Population and Society in Western European Port-Cities c. 1650-1939*, edited by R. Lawton, R. Lee, Liverpool, Liverpool University Press, 2002, pp. 176-211.

29 J. Morris, *Trieste and the Meaning of Nowhere*, cit.

30 G. Minghelli, *In the Shadow of the Mammoth. Italo Svevo and the Emergence of Modernism*, Toronto, University of Toronto Press, 2002.

31 Ad esempio il Palazzo delle Generali sulle Rive, edificato negli anni Ottanta, i palazzi “gemelli” della Ras e della allora Banca Commerciale Triestina in piazza della Repubblica, ed infine il nuovo palazzo della casa di spedizione Francesco Parisi, di fianco alla stazione ferroviaria, all’inizio di viale Miramare.

32 M. Walcher Casotti, “Architettura d’Europa”, in *Quassù Trieste*, a cura di L. Mazzi, Trieste, Capelli, 1968, pp. 75-134, in particolare p. 116 e ss.

veva adattando gli affari ai tempi nuovi, ma conservando i codici simbolici propri dell'ambiente. Fu il caso, ad esempio, di Palazzo Economo: edificato in un'età piuttosto tarda (gli anni Ottanta dell'Ottocento) riprendeva molti degli aspetti dei palazzi del patriziato mercantile triestino, in parte svuotati dell'originario significato (come nel caso del pianoterra, non più utilizzato come fondaco-magazzino), ma in parte ancora attivi, come negli evidenti richiami all'architettura neogreca assieme all'uso dell'ordine ionico per dichiarare l'appartenenza non solo nazionale, ma anche commerciale del proprietario, in anni nei quali i rapporti commerciali con l'area ottomana rimanevano molto forti³³.

I segnali più chiari del nuovo linguaggio simbolico vennero invece dichiarati sulla facciata del nuovo palazzo del Lloyd Triestino, completato nel 1883. Fu collocato in testa alla piazza e di fronte al mare (*mutatis mutandis* una collocazione equivalente rispetto a quella che aveva avuto Palazzo Carciotti al tempo della sua edificazione) per fornire massima visibilità alla collezione di simboli ed allegorie presentati nella sua facciata principale. Dall'alto al basso, si riconosce un gruppo centrale composto da due figure femminili con ali e scudo (Gloria? Successo?) che offrono al Lavoro un ramo d'ulivo ed al Dominatore del mare una corona di alloro. Sulla balaustra si presentano due coppie di divinità: Vulcano e Mercurio per la forza creatrice da una parte (che ha consentito di dominare), Eolo e Poseidone dall'altra. A lato del finestrone di rappresentanza si riconoscono Ricchezza e Potenza sul mare e sulla terra, mentre le due statue che incorniciano la base del frontone sono allegorie dell'acqua dolce e dell'acqua salata³⁴. Fuor di metafora, vi si potrebbe scorgere una lezione morale in sé conclusa, del tipo "il lavoro disciplinato e l'intraprendenza portano sempre al successo anche contro le forze più indomabili della natura".

I tempi però non erano più quelli del capitalismo creatore e della conquista delle opportunità economiche liberamente disponibili per tutti. Lo stesso Lloyd contribuì a stratificare la società cittadina come stratificava i suoi equipaggi, tra ufficiali di plancia e "bassa forza" nelle stive, e trovava il proprio profitto non solo esplorando nuove possibilità di guadagno, ma anche comprimendo oltre il sopportabile le condizioni di vita e lavoro dei gruppi costretti ad accettare qualsiasi condizione di impiego pur di sopravvivere.

Il contrasto tra chi poteva avvantaggiarsi delle nuove opportunità e chi ne era escluso, soprattutto i gruppi del proletariato urbano che l'industrializzazione aveva insediato nelle periferie, anche a Trieste fu aspro e drammatico, e prese corpo proprio nei luoghi del "potere" economico, di fronte a quel Palazzo del Lloyd che tanto apertamente dichiarava le intraprendenti virtù del mondo marittimo triestino.

33 F. R. Bridge, "The Habsburg Monarchy and the Ottoman Empire, 1900-18", in *The Great Powers and the End of the Ottoman Empire*, edited by M. Kent, London, Frank Cass, 1996, pp. 31-49.

34 N. Carboni Tonini, *Il Palazzo del Lloyd Triestino*, in "Quaderni Giuliani di Storia", a. VII, n. 1, giugno 1986, pp. 83-106.

Nel febbraio 1902 uno sciopero dei fuochisti delle navi del Lloyd fu represso con violenza, causando quindici morti e svariate decine di feriti. L'episodio era sintomo di un malessere molto più profondo e diffuso³⁵, che allarmò i gruppi dirigenti soprattutto per i suoi riferimenti nazionali, piuttosto che per quelli sociali o più direttamente politici.

Pochi anni dopo il fatto si fece scomparire la compartimentazione che separava le diverse zone (sociali, economiche, etniche) della città, attraverso una complessa operazione urbanistica conclusasi tra il 1904 ed il 1907. Dal punto di vista degli spazi, il rione di S. Giacomo venne visto come il possibile fulcro di una "normalizzazione" dei rapporti, ovvero di una loro riconduzione all'interno delle logiche espresse dai gruppi dirigenti che governavano la città, da attuarsi proprio superando gli ostacoli fisici che segmentavano l'abitato in aree diverse.

A proposito di questa complessa operazione, Ruggero Fauro Timeus scriveva nel 1914:

Un'altra impresa di carattere sociale e nazionale nello stesso tempo, è stata la conquista alla città del colle di S. Giacomo. Fino a pochi anni fa S. Giacomo e le sue adiacenze, verso i cimiteri [le ultime propaggini del borgo rurale e quindi sloveno], erano regioni sub-urbane, isolate dalla città ed abitate in buona parte da slavi. Se quel tratto di Trieste avesse continuato a vivere isolatamente e con un lento sviluppo, ci sarebbe stato il pericolo che l'oasi slava si solidificasse e si allargasse. Il Comune, con due tunnel e una linea tranviaria, avvicinò S. Giacomo al centro, la inserì nel turbine della vita cittadina saturata d'italianità, la trasformò completamente in pochi anni. Poi piantò in mezzo al quartiere la due sue più grandi scuole popolari, un ginnasio-liceo, una scuola tecnica³⁶.

Erano gli anni dell'austro-marxismo, che anche a Trieste portò circoli, conferenze, biblioteche assieme ad una acuta consapevolezza delle contraddizioni interne ad una società così poco coesa al proprio interno, pur condividendo un approccio razionale alla realtà ed una ricerca dell'utile e del profitto che rendeva l'economia triestina una delle più prospere e dinamiche dell'Impero³⁷.

35 Ne parla M. Cattaruzza, *Trieste nell'Ottocento. Le trasformazioni di una società civile*, Udine, Del Bianco, 1995, p. 148 e ss.

36 Citato da F. Bednarz, M. Coslovich, "Guerra e trasformazioni sociali: metodologie e fonti quantitative per lo studio di un quartiere di Trieste", in *Trieste in guerra: gli anni 1938-1943*, a cura di A. M. Vinci, Trieste, IRSML, 1992, pp. 227-296, pag. 233 per la citazione.

37 Cfr. la tabella 2 in D. F. Good, *The Economic Lag of Central and Eastern Europe. Income Estimates for the Habsburg Successor States, 1870-1910*, in "The Journal of Economic History", vol. 54, n. 4, 1994, pp. 869-891.

Scipio Slataper la interpretava da un lato come mancanza («Trieste non ha tradizioni di cultura») e dall'altro come contraddizione insanabile, in un passo spesso citato:

È il travaglio delle due nature che cozzano ad annullarsi a vicenda: la commerciale e l'italiana. E Trieste non può strozzare nessuna delle due: è la sua doppia anima: si ucciderebbe. [...] in lei, come una volta le monete straniere, hanno libero corso le lingue, le idee, i costumi di mezzo mondo. Questa è Trieste. Composta di tragedia. [...] La nostra anima è diversa [...] non può racchiudersi in tutto il suo conflitto nelle formule d'un pensiero che nasce in condizioni semplici³⁸.

In fondo, si trattava di quel nuovo mondo, che aveva bisogno di costruirsi le certezze "borghesi" adatte alla sua natura, che stava costruendo la propria identità utilizzando ciò che poteva del vecchio, ma rimaneva spiazzato nel non trovare nulla o quasi con cui riedificare un'identità che non poteva più basarsi sul profitto ed il successo personale (ormai impossibile nell'età della burocratizzazione e del "capitale finanziario") e che quindi doveva trovare qualcos'altro, ma contemporaneamente anche rinunciare (ed, alla fine, distruggere) parte di quel mondo così consolante e positivo che le derivava dal passato.

La definizione, anche sul piano simbolico e culturale, di un primato nazionale assunse importanti e concreti riflessi per l'accesso alle occupazioni pubbliche, per le carriere, per l'indirizzo delle interrelazioni fortemente istituzionalizzate che avvengono all'interno di una società moderna e complessa, in dinamica evoluzione e quindi sempre impegnata nel meccanismo della redistribuzione delle risorse.

EPILOGO: LA CITTÀ "MONUMENTO"

Dopo la fine della Grande Guerra, l'impoverimento e la frantumazione politica in Europa, ma anche una precisa scelta del regime fascista ri-regionalizzarono gli spazi economici triestini, facendo fare ai commerci locali un balzo all'indietro che soltanto in parte fu compensato dallo sviluppo di settori economici relativamente nuovi.

Tra le due guerre non solo non si realizzarono le aspirazioni dei liberal-nazionali e le promesse dell'irredentismo, ma l'intera società locale si ripiegò su se stessa, un po' come la sua economia, che progredì soltanto in alcuni campi e soltanto rispetto ad alcune grandezze, ma perse completamente lo slancio innovatore che aveva dimostrato nell'ultima età asburgica. Si interruppero i flussi migratori³⁹, ed in tutta l'area il controllo dei movimenti di danaro pubblico divennero in pratica la nuova discriminante che selezionò la nuova classe dirigente, composta in parte da vecchi esponenti variamente riadattati alle circostanze e da nuove figure di

³⁸ E. Coda, *The Representation*, cit., p. 159.

³⁹ E. Apih, "La storia politica e sociale", in *Trieste*, a cura di Id., Roma-Bari, Laterza, 1988, pp. 3-205, ed in particolare p. 125.

mediatori giunti al confine orientale assieme alle strutture amministrative militari dopo la fine delle ostilità⁴⁰.

Furono anni nei quali la città (e la sua popolazione) fu più impegnata a conservare il vecchio, piuttosto che a costruire il nuovo. Gli stimoli al rinnovamento giunsero da fuori, assieme al nuovo ruolo di antemurale della civiltà italica (e fascista) che voleva proiettarsi alla conquista dei mercati dell'Europa centrale ed orientale, ma nel frattempo si accontentava di tiranneggiare gli sloveni ed i croati che si erano trovati dalla parte "sbagliata" del confine⁴¹.

Interi sezioni della città vennero progressivamente trasformate in monumenti alla superiorità della civiltà latina, con un intrecciarsi di significativi parallelismi tra vecchio e nuovo: di fronte al teatro romano riportato alla luce alla fine degli anni Trenta venne edificata la Casa del Fascio (odierna Questura) ed un intero isolato "littorio" e mussoliniano, dai tratti facilmente riconoscibili. Sulla sommità del colle di S. Giusto da pochi frammenti superstiti venne ricostruita la Basilica forense, che con la Cattedrale ed il Castello completa tutt'ora la triade delle eredità nobili lasciate dalla Trieste più lontana nel tempo.

Ai piedi del Castello, sempre nell'ambito della monumentalizzazione del ricordo effettuata negli anni Trenta, da un'area non edificata fu ricavato un "parco della Rimembranza" per ospitare le lapidi dei caduti nella Prima guerra mondiale (ora completato con quelle per i caduti della Seconda), da utilizzare in primo luogo per ristabilire ogni oltre dubbio l'italianità dello spirito triestino, ma anche per far dimenticare quanto recenti fossero i tempi nei quali Italia ed Austria erano nemiche, e quanto attuali fossero i riflessi economicamente non positivi della interruzione dei canali commerciali che fino a quel momento avevano alimentato non solo l'economia, ma anche la società e la cultura, ed in fondo l'anima stessa, della città.

Lo sviluppo urbano iniziò a perdere smalto perché la città non aveva più energie per mantenere i ritmi di crescita prebellici. I monumenti più significativi di quegli anni, in fondo, sono le immagini evanescenti della letteratura⁴², piuttosto che le realizzazioni materiali della creatività umana. Lentamente, quasi senza accorgersene, la città reale iniziò a vivere (a sopravvivere?) accanto al proprio fantasma dei tempi migliori, tanto che qualcuno si è perfino confuso, forse volutamente, ritenendo l'immagine immateriale più vera di quella che oggi ognuno può ancora osservare e toccare⁴³.

40 Mi permetto di rimandare al mio "Ceti economici dirigenti tra Friuli e Venezia Giulia. Percorsi ed egemonie", in *Regime fascista, nazione e periferie*, a cura di A. M. Vinci, Udine, IFSML, 2010, pp. 187-200.

41 E. Apih, *Italia, fascismo e antifascismo nella Venezia Giulia, 1918-1943*, Bari, Laterza, 1966. Più recente M. Cattaruzza, *L'Italia e il confine orientale. 1866-2006*, Bologna, il Mulino, 2008.

42 E. Guagnini, "La cultura: una fisionomia difficile", in *Trieste*, a cura di E. Apih, cit., pp. 271-393.

43 J. Cary, *A Ghost in Trieste*, Chicago, University of Chicago Press, 1993.