

## NUOVI PIANI REGOLATORI DI "CITTÀ ITALIANE" DELL'ADRIATICO ORIENTALE (1922-1943)

*Parte quarta*

**Trieste, "Il primo biennio del podestariato Salem: un bilancio stupefacente". L'applicazione delle direttive del "Piano regolatore" durante la Podesteria di Enrico Paolo Salem tra attenzioni nazionali e riflessioni, dalle pagine de *Il Popolo di Trieste* (1934-1935)**

FERRUCCIO CANALI

Università di Firenze

CDU 711.4(450.361)"1922/1945"

Saggio scientifico originale

Maggio 2016

*Riassunto:* Il primo biennio d'attività del podestà Enrico Paolo Salem, apertosi nel 1934 ma che trovava nel 1935 il proprio anno di organizzazione e pianificazione di tutta l'attività successiva, veniva celebrato come un "bilancio stupefacente" che, a partire dall'approvazione del primo Piano regolatore di Trieste italiana, vedeva tutta la vita cittadina iniziare a trasformarsi nelle sue infrastrutture, nei suoi impianti insediativi, in molti servizi, ma anche in importanti 'fulcri simbolici' come il Colle di San Giusto. La «fervida attività» e la «tenacia» di Salem, spalleggiato a livello della politica nazionale da Giuseppe Cobolli Gigli, mettevano mano a importanti nodi strutturali, coordinati con la principale imprenditoria cittadina (da Augusto Cosulich a Guido Segre, dalle Assicurazioni Generali alla Riunione Adriatica di Sicurtà al Lloyd Triestino), con il sistema del Credito bancario locale e con iniziative di Stato che miravano a far uscire Trieste dalla stasi economica del porto, diversificandone le vocazioni economiche e 'inventandole' una importante collocazione nel panorama industriale italiano. Previsioni urbanistiche, Architettura e Ingegneria erano chiamate a realizzare fisicamente quel programma, con tutte le mediazioni, le polemiche e i bilanciamenti che un programma tanto ardito imponeva.

*Abstract:* New Regulatory Plans of the "Italian Cities" of the Eastern Adriatic (1922-1943). Trieste: the first biennium of the Salem's time (part four) - *The first biennium mandate of Mayor Enrico Paolo Salem began in 1934, but it was only the following year that the planning and organization of next activities were made. This period is celebrated as an "amazing balance", because after the adoption of the first Urbanistic Plan of Trieste in Italy, the entire city life began to change on the level of infrastructure, system of housing, many services, but also in some important "symbolic centers" such as Mount St. Giusto. Salem's "passionate activity" and "stability," which was*

*on the national political level supported by Giuseppe Cobolli Gigli, tackled important structural problems, and acted in coordination with the city's main businesses (Augusto Cosulich and Guido Segre, Generali Insurance, Riunione Adriatica di Sicurtà and Lloyd of Trieste), while using the system of local bank loans and government grants. In order to provide the port of Trieste with a way out of the economic impasse, changes in business orientation of economic entities were implemented, seeking a new role for the city within the Italian industrial production. Urban planners, architects and building engineers were to physically accomplish this program, with all the compromises, polemics and balancing that such an ambitious program imposed.*

Parole chiave / Keywords: politica culturale, piano regolatore, Trieste / Cultural policy, Regulatory Plan, Trieste

Dopo il primo 'assestamento', nel 1934, del nuovo 'Governo municipale' guidato dal podestà Enrico Paolo Salem<sup>1</sup> e l'approvazione, nello stesso anno, del "Piano Regolatore" da parte degli Organi ministeriali<sup>2</sup> (una vicenda che si trascinava da lungo tempo), nel 1935 si chiudeva il «primo biennio» dell'era Salem' dopo l'approvazione del Piano; il 1935 era stato anno 'cruciale' nel quale il nuovo Podestà aveva dovuto mostrare tutte le proprie capacità operative e, soprattutto, di essere in grado di impostare con energia e determinazione la soluzione dei principali

1 Enrico Paolo Salem, succeduto a Giorgio Pitacco nel settembre 1933 per rimanere in carica fino al 1938 era cresciuto nell'ambito dell'Irredentismo triestino italiano: combattente della Grande Guerra, fascista dal 1921 e nello stesso tempo esponente del mondo finanziario della città, si poneva come perfetto mediatore tra le due anime in lotta nel Fascismo triestino. tra lo Squadrismo "rivoluzionario" di Paolo Giunta e il 'Fascismo moderato' che puntava alla salvaguardia dei grandi potentati economici di matrice liberal-nazionale (gruppo al quale apparteneva anche Giuseppe Cobolli Gigli, peraltro). La sua mediazione, da importante esponente del mondo finanziario che aveva operato il salvataggio dell'istituto di "Credito Triestino", si attuò comunque attraverso un piglio decisionistico che pose i lavori pubblici di risanamento e abbellimento della città al centro della propria attività. Il coinvolgimento di Giuseppe Cobolli Gigli, in pochi anni proiettato a importanti incarichi di Governo nazionale, costituì dunque un passo molto efficace poi nello sbloccare situazioni, come quella del Piano Regolatore, ormai ferme da anni. Per Salem si veda: S. BON, *Un fascista imperfetto, Enrico Paolo Salem, podestà 'ebreo' di Trieste*, Gradisca (GO), 2009. Da altri Autori la presenza di Cobolli Gigli nella Dirigenza comunale è stata invece letta come una sorta di "cintura di sicurezza voluta dal prefetto Tiengo e accettata dal Ministero dell'Interno" nei confronti di Salem, la cui designazione aveva prodotto forti resistenze addirittura sul "Popolo d'Italia" (FARINATA/Paolo DINALE, "Discussioni", in *Popolo d'Italia*, 4 ottobre 1933). Cfr. G. FABRE, *Il contratto: Mussolini editore di Hitler [la traduzione italiana del "Mein Kampf"/"La mia battaglia", 1934 e la "questione ebraica", in Italia?]*, Bari, 2004, p. 97.

2 Si veda, con tutta la bibliografia di riferimento, il mio F. CANALI, "Nuovi Piani Regolatori di «città italiane» dell'Adriatico Orientale (1922-1943). Parte terza: "Il primo Piano regolatore di Trieste italiana" e la sua approvazione: il "Piano regolatore" di Paolo Grassi (e Camillo Jona) e le 'questioni aperte' per un 'Piano di mediazione' ('estetico piacentiniano') "già operativo anche quando non ancora approvato". Attenzioni nazionali e note dalle pagine de' "Il Popolo di Trieste" (1930-1934) ... sotto l'egida di Marcello Piacentini", in *Quaderni* del Centro di Ricerche Storiche di Rovigno, XXVI, 2015, pp. 353-449.

problemi cittadini (tra i quali, appunto, l'applicazione di quel complesso "Piano regolatore", il primo di «Trieste italiana»)<sup>3</sup>.

A dispetto della propaganda, la stagnazione economica non era ancora affatto finita, anche se si registrava una certa ripresa: l'imponente programma di opere pubbliche, coordinato dal Piano Regolatore e realizzato dirigitivamente da Salem, puntava ora a far competere la nuova "Trieste italiana" con i fasti di quella austriaca, anche se, in definitiva, senza speranza almeno all'inizio, visto che le condizioni politiche ed economiche internazionali si erano fatte molto più complesse e 'ristrette' per la città e il suo porto.

Il nuovo Piano e le opere ad esso relative avrebbero però realizzato, negli anni a venire, una città trasformata e soprattutto 'ripensata' *in toto*, per la prima volta con una volontà razionalizzatrice di governo che non si inibiva affatto al confronto con una Modernità pressoché inedita (si pensi solo a cosa poteva significare per Trieste aver perso dopo secoli il proprio 'baricentro mitteleuropeo' e doversi ora 'inventare', sempre nei confronti della stessa Mitteleuropa, un rapporto certo privilegiato ma non 'automatico' in quanto condizionato dalla Politica internazionale). E Salem a questa sfida inedita certo non si sottraeva ...

Il 'primo biennio dell'era Salem' ha dunque costituito un vero e proprio punto di svolta per la 'Trieste contemporanea' e per noi oggi – senza farci condizionare dalle fanfare della Propaganda autocelebrativa, ma anche 'liberi' nel giudizio e nel riconoscimento dell'opera svolta e degli scenari prospettati – risulta particolarmente interessante affrontare le vicende della trasformazione della città, e con essa di una classe dirigente, che dovette profondamente ripensare se stessa, facendo della propria identità, peraltro anch'essa costruita con fatica (dal Cosmopolitismo imperiale all'Italianità 'spinta' e univoca), la chiave di volta sulla quale fondare la propria ripresa e la propria fortuna, mutati completamente gli scenari politico-economici tradizionali di riferimento.

Certo è che la Politica nazionale sembrava 'aiutare' Trieste in quella trasformazione strutturale grazie all'apporto di una serie di 'uomini chiave' (si pensi a Giuseppe Cobolli Gigli, a Fulvio Suvich pur 'esiliato'

<sup>3</sup> Si veda come importante indicazione delle opere svolte, il puntuale: *Trieste. Guida all'Architettura (1918-1954)*, a cura di P. Nicoloso e F. Rovello, Trieste, 2005, utile sia per le opere urbanistiche che per quelle architettoniche.

a Washington tra il 1936 e il 1938) che potevano contare su un potere di primo piano. Il 25 gennaio 1935 Giuseppe Cobolli Gigli diveniva "Sottosegretario ai Lavori Pubblici" e, dunque, le possibilità 'contrattuali' della Podesteria triestina con il Governo fascista di Roma (dove peraltro Mussolini si mostrava particolarmente 'sensibile' alle questioni giuliane) aumentavano in maniera esponenziale:

il Fascismo triestino apprende con fierezza la nomina del camerata Giuseppe Cobolli Gigli a Sottosegretario di Stato ai Lavori Pubblici e con pari fierezza l'apprende la città intera che da lunghi anni segue ed ammira la sua attività singolarmente proficua ... proficua per tutti i problemi d'ordine cittadino, nessuno escluso ... con questo suo sentimento di adesione piena e completa al ritmo e alle esigenze della nuova storia di Trieste armonizzata e fusa nella più grande storia della Nazione italiana ... Un sentimento che egli aveva perfezionato in un triennio attivissimo di gerarca Federale [del Fascio triestino] ... poi a Vicepodestà di Trieste prima, a Deputato al Parlamento poi<sup>4</sup>.

Ed era Cobolli Gigli che faceva dedicare un numero speciale de' "Le opere pubbliche", collana editoriale del Ministero dei Lavori Pubblici,

totalmente ad illustrare [le opere svolte a] Trieste e nella nostra Provincia ... in occasione del 'Giugno Triestino' del 1935 ... Gli articoli di S.E. il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Razza, e l'altro del Sottosegretario ai LL.PP. on. Cobolli Gigli sono rivolti a richiamare l'attenzione dell'opinione pubblica su Trieste e sull'opera di rinnovamento che vi stanno compiendo, mercé numerose e importanti opere pubbliche, lo Stato, la Provincia, il Comune<sup>5</sup>.

4 "L'on. Cobolli Gigli Sottosegretario ai Lavori Pubblici", in *Popolo di Trieste*, 25 gennaio 1935, p. 4. Questo mentre il fiumano "Nino Host Venturi, [veniva nominato] Sottosegretario alle Comunicazioni" (in ivi), "anch'egli uno dei più nobili interpreti della nuova anima di queste nostre terre e di questo nostro Fascismo giuliano ... e della sua città, Fiume".

5 "Una pubblicazione romana dedicata a Trieste", in *Il Popolo di Trieste*, 19 maggio 1935, p.4. Si trattava di "Trieste nelle realizzazioni fasciste (anni I-XII E.F. 1922-1934)", in *Opere Pubbliche* (Roma), marzo-aprile, 1935. Il volume è un importante spartiacque per comprendere la situazione delle realizzazioni prima e dopo l'approvazione del nuovo Piano regolatore (evidenziando continuità, novità, cambiamenti etc.). Interessante il saggio introduttivo "Il risveglio fascista di Trieste" di Giuseppe Cobolli Gigli. Ancora: "Trieste nelle realizzazioni fasciste. La pubblicazione sotto gli auspici del Ministero LL.PP.", in *Il Popolo di Trieste*, 5 giugno 1935, p. 2.

Poi, nel settembre dello stesso 1935, Cobolli Gigli, a seguito della morte per un incidente aereo del ministro Luigi Razza, veniva nominato "Ministro dei Lavori Pubblici"; e, così, le attenzioni per Trieste a livello nazionale non dovevano più essere 'mediate'<sup>6</sup>.

A fornire un quadro ufficiale, per l'intera Opinione pubblica italiana, della situazione e delle prospettive triestine era stato chiamato, pochi mesi prima di quella nomina di Cobolli Gigli, lo stesso podestà Salem, nel febbraio del 1935, dalle pagine del mussoliniano "Giornale d'Italia" di Milano (e quell'intervista veniva poi ripresa, ovviamente, da "Il Popolo di Trieste"). "*Come Trieste si rinnova*":

quando il Podestà presentò a Mussolini il suo "Programma" per il quinquennio 1934-1938 ne ebbe parole di completa approvazione, per cui fu possibile passare rapidamente all'attuazione del Piano integrale nel tempo stabilito, con la possibilità anche di escludere qualsiasi aggravio per la cittadinanza ... poiché il Duce facilitò la parte finanziaria delle opere. La civica Amministrazione poté in tal modo affrontare per una soluzione totalitaria [cioè complessiva], secolari problemi intorno ai quali si studiava e si discuteva da decenni<sup>7</sup>.

### Infatti

il comm. Salem ... ci ha ricordato che i lavori previsti importavano una spesa di oltre 130 milioni di lire ... Egli ha dunque accennato alla sistemazione stradale, che rispondeva più alle esigenze del traffico e all'aumentata popolazione.

Sull'aumento della popolazione triestina ci sarebbe dovuta essere almeno qualche perplessità se non qualche decisa cautela, ma certamente il nuovo Piano regolatore sottolineava l'orientamento pratico per le nuove opere, per cui il Podestà finiva per verseggiare e rendere note a tutti le principali direttive del Piano stesso, in un passaggio continuo tra Realtà e Previsioni che non sempre permetteva di avere chiara la situazione. Co-

<sup>6</sup> "S.E.Cobolli Gigli Ministro dei Lavori Pubblici", in *Il Popolo di Trieste*, 3 settembre 1935, p. 2.

<sup>7</sup> "Come Trieste si rinnova. Un'intervista del 'Giornale d'Italia' col podestà Enrico Paolo Salem", in *Il Popolo di Trieste*, 9 febbraio 1935, p.1. Poteva essere istituito il confronto, sempre a livello di informazione nazionale con Ulderico Tegani, "Trieste nel fervore delle nuove opere", in *Le vie d'Italia* del Touring Club Italiano (Milano), 7, luglio, 1930, pp. 509-518.

munque, nel programma del Salem, risultava centrale l'intervento sulle due principali arterie cittadine – il corso Vittorio Emanuele III e il viale Sonnino – con opportune opere di sventramento dell'antico centro e di costruzione. Per il corso Vittorio Emanuele III, completamente trasformato, si prevedeva anche l'apertura di piazza Malta:

si è reso necessario uno sventramento al centro, in modo da svecchiare quella parte vitale della città: le vecchie case prospettanti sul corso Vittorio Emanuele III sono state per un lungo tratto abbattute. In tal modo si è data una degna ampiezza e un maggior decoro alla più importante arteria cittadina, offrendo anche la possibilità all'iniziativa di Enti e Privati di manifestarsi. Infatti, sull'area risultata dalle demolizioni, oltre alla grande Casa del Fascio, sorgeranno, a carattere monumentale e costruiti coi più nobili materiali, bellissimi edifici, che formeranno una mirabile piazza [Malta], da cui si dipartirà il nuovo Corso del Littorio. A lavori compiuti questa parte della città sarà irriconoscibile.

C'era poi il viale Sonnino

meravigliosa, strada ampia e solenne, ai cui lati già si allineavano le decorose costruzioni. Questo, quando verrà compiuto il congiungimento fra corso Garibaldi e la via Carducci, verrà a formare l'asse di collegamento fra la nuova strada proveniente dal Friuli e la romana via Flavia che, con nome di "Strada dell'Istria", riunisce Trieste a Pola.

Accanto ai bisogni stradali – vero aspetto fondativo del nuovo Piano regolatore e sulla base della Cultura funzionalista nella Pianificazione urbana– si ponevano però anche le 'necessità estetiche' di una serie di interventi che, attraverso il Verde, modulassero la 'dimensione paesaggistica' («pittoresca») delle trasformazioni stesse:

accanto alle opere stradali è doveroso ricordare altresì il riordino del pittoresco viale Regina Elena, che seguendo la cornice naturale del Golfo, conduce al Castello di Miramare. L'aspetto leggiadro della città è stato completato da un rinvigorismento della 'politica del Verde'. Così è stato donato alla cittadinanza un nuovo

parco costituito dalla ricca e panoramica Villa Giulia, posta sulla prossima collina e vasta 100.000 metri quadrati.

Per quanto riguarda le infrastrutture poi

la civica Amministrazione sta dotando Trieste di un'attrezzatura modernissima. Infatti è in costruzione una grande stazione passeggeri e merci per i servizi delle autocorriere, la prima veramente organica e razionale che sta sorgendo in Italia, e si va impiantando sulla nuova via dei Colli una linea di "trolleybus" simile a quella in servizio sul nuovo ponte della Laguna a Venezia ... [Dopo la discussione per un servizio analogo anche sulla via Nomentana a Roma] non si può negare che in tale campo Trieste si è messa decisamente all'avanguardia<sup>8</sup>.

Oltre alle nuove linee di comunicazione e di trasporto, risultava poi importante anche "illustrare quanto si è fatto per la soluzione del problema scolastico, di particolare importanza a Trieste, che è la più grande città italiana prossima alla frontiera Nord orientale".

Un tema 'delicato' che coinvolgeva Politica, Istruzione e Identità. Centrale, in tutto ciò, il ruolo del podestà Salem, come veniva sottolineato per i diversi ambiti, come nel caso della (pur minima) ripresa edilizia che si realizzava ai primi del 1935:

riguardo alla ripresa edilizia ... pensiamo che tale manifestazione non sarebbe stata così decisa e affrettata senza il nuovo indirizzo dato al Comune dal Podestà Salem ... Il Podestà, assumendo la direzione della cosa pubblica, affrontò con energia fascista tutto il complesso del Piano Regolatore e in pochi mesi realizzò una imponente quantità di opere avviando nello stesso tempo quella più importante (lo sventramento di Cittavecchia) verso al sua rapida esecuzione<sup>9</sup>.

Nell'autunno poteva dirsi in procinto di attuazione una serie di opere, che avrebbero contribuito alla ripresa del mercato edilizio cittadi-

<sup>8</sup> "Come Trieste si rinnova. Un'intervista del 'Giornale d'Italia' col podestà Enrico Paolo Salem", in *Il Popolo di Trieste*, 9 febbraio 1935, p. 1.

<sup>9</sup> "Altre 25 case nuove", in *Il Popolo di Trieste*, 3 marzo 1935, p. 4.

no, contrassegnando negli anni a venire anche il 'panorama' di Trieste:

la Casa Centrale del Balilla, il Liceo "Dante", il Mercato rionale di via Carducci, ... a tergo del Municipio l'ampliamento del Palazzo di Città ... [di iniziativa pubblica] ... Mentre da settembre potranno iniziarsi altre opere per conto di privati: il palazzo delle Assicurazioni Generali sul corso Vittorio Emanuele, tra la via Roma prolungata e la nuova piazza Malta; il palazzo del Banco di Napoli, sul corso Vittorio Emanuele e la nuova piazza Malta ... oltre alla costruzione di altre case ... Evidentemente la vigorosa spinta data dal nostro Podestà alle opere di assanamento e di ricostruzione della città porta i suoi frutti ... Ciò porta movimento di denaro, lavoro per innumerevoli industrie, impiego di vaste maestranze<sup>10</sup>.

Un 'quadro completo', che nel dettaglio veniva specificato con opere ed indirizzi che il "Popolo di Trieste" puntualmente seguiva, pur non senza polemica e resistenze da parte dei vari 'Gruppi di potere' che prosperavano, comunque, all'"ombra del Fascio" ('Fascisti moderati'; 'Squadristi'; 'Fascisti di Destra'; 'Fascisti nazionalisti'; 'Fascisti di Sinistra'; 'Fascisti monarchici'; 'Fascisti capitalisti'; 'Fascisti futuristi'; 'Avanguardisti'; 'Fascisti conservatori'; 'Fascisti liberali'; 'Fascisti dirigisti' ...)<sup>11</sup>.

Una nuova e importante vetrina nazionale per la città e il suo rinnovamento veniva offerta, nell'estate del 1935, dalle manifestazioni del "Giugno Triestino" che vedevano articolarsi Mostre e Convegni di interesse nazionale. Perno di tutte quelle manifestazioni era la grande "Mostra del Mare", che in una città come Trieste – secondo porto italiano dopo Genova – assumeva un valore del tutto particolare, con lo scopo, *in primis*, di documentare i progressi e i primati della Marineria italiana<sup>12</sup>. Numerosi eventi ruotavano attorno alla Mostra<sup>13</sup>, tra i quali anche il "Congresso Nazionale degli Ingegneri Italiani"<sup>14</sup>, che avrebbe visto presenze importanti in città.

10 "Inizio di nuove opere pubbliche", in *Il Popolo di Trieste*, 17 agosto 1935, p. 4. Anche: "L'esecuzione del Piano quinquennale d'opere pubbliche comunali", in *ivi*, 18 agosto 1935, p. 5.

11 Per un utile orientamento: A. MILLO, *L'élite del potere a Trieste. Una biografia collettiva (1891-1938)*, Milano, 1989.

12 "Lavoro e potenza dell'Italia marinara nella III° Mostra Nazionale del Mare. L'inaugurazione", in *Il Popolo di Trieste*, 24 maggio 1935, pp.8-9; "La Mostra del Mare inaugurata dal Duca d'Aosta", in *ivi*, 25 maggio 1935, pp.3-4.

13 Ad es.: "S.E. Cobolli Gigli assiste alla proiezione di un film LUCE sul porto di Trieste", in *Il Popolo di Trieste*, 24 maggio 1935, p. 5.

14 "L'importanza del Congresso Nazionale degli Ingegneri che si svolgerà a Trieste ... nell'ambito

Nell'ottobre del 1935, in occasione dell'usuale anniversario della Marcia su Roma, anche Trieste veniva chiamata a rendere note le sue trasformazioni, i suoi rinnovi e le sue opere. Quelle trasformazioni erano da ultime legate al podestà Salem e, dunque, si tentava un bilancio del suo "Primo biennio" (1934-1935). Un biennio, ovviamente, "stupefacente" (che, dal punto di vista delle realizzazioni, aveva molti motivi per venire celebrato davvero). Salem in molti casi non aveva 'inventato' niente (molte iniziative erano state inquadrate dal suo predecessore, Giorgio Pitacco, ma il nuovo Podestà aveva avuto quella «tenacia», quella «volontà» e quella capacità organizzativa – sapendo mediare tra tutti i vari "Poteri forti" cittadini, nazionali e internazionali – che gli avevano permesso di cantierizzare molte opere e di rendere attuative molte direttive del Piano (il che non era affatto scontato né automatico). Infatti

il 20 ottobre 1935 si compiono due anni dalla nomina del podestà Enrico Paolo Salem ... Ricorderemo le opere pubbliche deliberate dal Podestà in questo biennio ed attuate nel tempo che una volta si metteva a studiarle e discuterle ... anche se è vero che l'opera del Podestà è stata resa meno difficile dal clima fascista in cui il Paese vive da tredici anni, il quale elimina tutte le lunghe discussioni e le critiche ... Per citare un esempio: lo sventramento di Cittavecchia cominciò ad essere discusso nel 1885 e nel 1933 era recinto ancora dalla corazza inattaccabile dei dubbi ... Nel luglio del 1934, approvato il Piano regolatore, lo sventramento si iniziava ... Poi il Podestà ha portato a realizzazione la sistemazione stradale del corso Vittorio Emanuele III; la prolungazione del corso Cavour attraverso piazza della Libertà; la Stazione centrale delle Autocorriere, la seconda parte del viale Sonnino; le nuove scuole di Chiadino-San Luigi, Sant'Anna, Roiano, Servola, Valmaura; l'asilo d'infanzia di Guardiella-San Giovanni; i nuovi serbatoi d'acqua di Montebello e della Maddalena; le case minime di Timignano; le case della Domus Civica; le case operaie dell'Acegat; la filovia dei Colli; l'autobus di Monte Valerio; le sistemazioni stradali; la sistemazione dei torrenti e dei bacini montani; i quattro nuovi bagni marini; la sistemazione di Villa Giulia, la creazione del giardino di piazza Carlo Alberto e del 'parterre' in piazza Umberto I; l'allargamento e sistemazione

del lungomare 'Regina Elena' fino al Castello di Miramare<sup>15</sup>.

Ancora, alla fine del 1935, Salem poteva contare su "L'alto appoggio del Duce per il nuovo volto di Trieste"<sup>16</sup>; e così, la sua attività poteva continuare anche per gli anni a venire<sup>17</sup>.

15 "Il primo biennio del podestariato Salem: un bilancio stupefacente", in *Il Popolo di Trieste*, 20 ottobre 1935, p.4. Il dettaglio delle opere realizzate veniva fornito in: "Le opere pubbliche che saranno inaugurate il XXVIII Ottobre", in *ivi*, 20 ottobre 1935, p.3; "Imponente mole di opere pubbliche create dal Regime a Trieste per il benessere del popolo", in *ivi*, 28 ottobre 1935, p.3; "I lavori in preparazione per l'anno XIV", in *ivi*, 30 ottobre 1935, p. 3.

16 "Il complesso programma delle opere straordinarie del Comune ... L'alto appoggio del Duce per il nuovo volto di Trieste", in *Il Popolo di Trieste*, 22 dicembre 1935, p. 5.

17 Il presente scritto punta ad enucleare i principali campi d'azione che videro coinvolta l'azione del potestà Salem e della Cultura cittadina: 1. "Sua maestà il piccone": il risanamento di "Cittavecchia" (1.1. Il "Piano particolareggiato per Cittavecchia": le demolizioni, le polemiche sul "colore locale", sul "pittoresco" e sul "sentimento" contrari alla Modernità; 1.2. Le demolizioni in Cittavecchia: l'opera di "mastro Piccone"; 1.3. Le sorprese dopo la demolizione: la riapparizione dell'Archeologia in Cittavecchia e lungo il corso Vittorio Emanuele [il Teatro romano, le tracce medievali] [1.3.1. Le «gradite» vestigia romane tra slanci e delusione; 1.3.2. Le testimonianze dell'edilizia medievale e il problema delle demolizioni]; 1.4. Dopo l'opera di "mastro Piccone": la ricostruzione di nuovi isolati); 2. Le aree "in tangenza" a Cittavecchia. La costruzione della nuova Trieste secondo le varie direttrici urbane; (2.1. Piazza Malta: un nuovo polo urbanistico per la città in connessione con il corso Vittorio Emanuele III; 2.2. Il nuovo corso Vittorio Emanuele III: il completamento dell'asse urbano); 3. Durante (e dopo) l'opera di "mastro Piccone": i problemi della 'nuova' toponomastica cittadina; 4. La costruzione della nuova Trieste secondo le varie direttrici urbane. Assi urbani e architetture per lo sviluppo dell'Urbanistica; (4.1. La popolazione triestina: la ricerca di un difficile equilibrio nel trend triennale. Una questione dei numeri tra espansione e antiurbanesimo: 4.2. Nuovi quartieri, nuovi rioni cittadini e il 'quartiere-giardino' di Poggioreale-Opicina; 4.3. Nuovi assi e nuove polarità abitative per Trieste italiana; [4.3.1. "Nuove costruzioni sul viale Sonnino", «principale strada della città», «gran via» a prosecuzione della nuova «grande arteria» stradale di Trieste e la connessione con il sistema delle vie «Carducci-Garibaldi»; 4.3.2. Strade cittadine «moderne» per l'Urbanistica funzionalista: gli assi stradali nel nuovo Piano regolatore «adatti al febbrile traffico moderno»; 4.3.3. Progetti e realizzazione per il nuovo Verde urbano; 4.3.4. La continuazione di piazza Oberdan, «uno dei più lussuosi ed eleganti quartieri di Trieste italiana» e la sistemazione del rione di "Barriera nuova"; 4.4. Case e nuovi rioni cittadini: la richiesta di una soluzione 'pianificata' del problema abitativo; 4.5. Le scuole «focolari d'Italianità»: un importante tema di sviluppo urbano e di scelte 'nazionalistiche']; 5. Situazione economica e politiche cittadine. L'auspicata «ripresa economica» e il problema di un 'nuovo ruolo' internazionale per la Città italiana (5.1. Lo sviluppo del Porto e dell'Emporio commerciale: la politica danubiana (l'amicizia italo-austro-ungherese), la competizione con la Jugoslavia e la ripresa dei traffici; 5.2. La struttura industriale guardando oltre il "Piano Regolatore" e l'"Ente della Zona industriale di Trieste": dalla nuova "Zona industriale" per lo sviluppo delle industrie nel Vallone di Muggia, alla cantieristica navale a Monfalcone, passando per l'industria edilizia; [5.2.1. La "Zona franca industriale" di Trieste/Zaule nel vallone di Muggia; 5.2.2. Il 'sistema industriale triestino' extra comunale e la zona di Monfalcone]; 5.3. Nuove polarità urbane e nuovi nodi infrastrutturali per la città moderna; [5.3.1. I nuovi "Mercati coperti", fulcri di polarità urbane e territoriali; 5.3.1.1. Il nuovo "Mercato coperto centrale" all'ingrosso in Campo Marzio; 5.3.1.2. Il nuovo Mercato coperto 'rionale' di viale Carducci; 5.3.2. Nuove infrastrutture urbane per la vita cittadina moderna]); 6. Le grandi vie di comunicazione nazionale e internazionale: infrastrutture territoriali per lo sviluppo della nuova Trieste (6.1. Le grandi strade di comunicazione per il collegamento della città; 6.2. L'elettrificazione delle linee ferroviarie per Trieste come 'questione nazionale'; 6.3. Le comunicazioni dell'Avanguardia: nuove linee aeree – e aeroporti - per Trieste; 6.4. Nuove infrastrutture di comunicazione cittadina: la filovia dei Colli e l'elettrovia per Opicina); 7. Trieste 'balneare': interventi per il Turismo e per le infrastrutture turistiche; 8. Fulcri simbolici, Restauri monumentali e identità cittadina: il caso di San Giusto, del "Colle Capitolino" e la "rivendicazione archeologica di Tergeste romana" (8.1. La cattedrale di San Giusto e le sue adiacenze: la sistemazione dell'area monumentale; 8.2. L'"Acropoli Capitolina": la valorizzazione moderna degli antichi resti romani; 8.3. L'"Acropoli Capitolina" tra Antichità e Modernità: il nuovo Monumento bronzo ai Caduti di Attilio Selva con il concorso di Enrico Del Debbio); 9. Per una

## 1. "Sua maestà il piccone": il risanamento di "Cittavecchia"

Tra le opere perseguite con maggiore tenacia dal podestà Salem, nella consapevolezza che non vi fosse volano più importante per la ripresa dell'economia cittadina per le ricadute occupazionali e dell'indotto, si poneva lo sventramento di Cittavecchia, il quartiere più antico di Trieste



*Rinvenimento dei resti del Teatro romano dopo le demolizioni in Cittavecchia (da Opere Pubbliche, a cura del Ministero LL.PP. 1935)  
Economia della Cultura: eventi culturali e 'Turismo congressuale'; 10. Una nuova 'politica culturale' per l'architettura di Trieste italiana tra Tradizione ed Avanguardia: come costruire la nuova Trieste? (10.1. Il rinnovamento della città all'insegna della Tradizione: Architettura e Artigianato artistico [il Neo-medioevo, il Neo-barocco e l'esempio dei 'Neoclassici milanesi']; 10.2. Il rinnovamento della città all'insegna della Tradizione: la critica contro la Modernità).*

in prossimità del porto fino al colle di San Giusto, fulcro dell'Italianità insediativa della popolazione, ma al contempo anche luogo di degrado e di anti-igienismo. Dall'ampio abbattimento e dalle nuove costruzioni che tutta la zona richiedeva (oltre ai nuovi quartieri che si potevano realizzare in periferia con lo spostamento degli antichi abitanti, 'italianizzando' così anche il suburbio) non si poteva prescindere, per cui, nonostante le voci contrarie, Salem continuava sulle decisioni prese; semmai, pur in tempi celeri, si poteva operare con una certa attenzione e cautela, ma nulla poteva fraporsi rispetto allo scopo finale di creare una 'nuova Trieste' del Novecento dove prima vi erano misere casupole e degrado.

### **1.1. Il "Piano particolareggiato per Cittavecchia": le demolizioni, le polemiche sul "colore locale", sul "pittoresco" e sul "sentimento" contrari alla Modernità**

I cambiamenti che la città nella sua parte più antica stava subendo per opera del «piccone risanatore» venivano celebrati sul *Popolo di Trieste* da un 'racconto romanizzato' di quanto si poteva già percepire dei decisi cambiamenti futuri, previsti nel corso addirittura di pochi mesi:

“tu che lasci la tua città per qualche mese, mentre essa sta trasformandosi radicalmente, cerca dunque di raccogliere nei tuoi occhi, per l'ultima volta, gli aspetti che hai conosciuti e che stanno per sparire; aspetti che non erano quasi mai belli”<sup>18</sup>.

Il messaggio che si intendeva veicolare presso l'Opinione pubblica era dunque che, nonostante la nostalgia romantica potesse invitare al mantenimento di «aspetti che non erano quasi mai belli», il bisogno di Modernità doveva invece far puntare alla trasformazione e al progresso, a costo di perdere il proprio ricordo nostalgico (il che orchestrava la legittimità di una precisa 'strategia [manipolatoria] della trasformazione' che – era ovvio – poteva invece suscitare le resistenze degli abitanti sulla base di esigenze unicamente nostalgiche).

18 Haydèe, "Trieste effimera", in *Popolo di Trieste*, 3 gennaio 1935 (ma datato "dicembre 1934").

Città vecchia! Rammenti? Noi tutte bambine dall'Ottanta al Novanta [dell'Ottocento] ... che per sfuggire al duro soffio della bora "andate per le *fodre*" ci dicevano le mamme ... e noi ce ne andavamo svelte appunto per le *fodre* come le chiamava argutamente il popolo: le strade strette e nere preparate dagli antenati per fronteggiare il vento nemico e per abbreviare la strada da un punto all'altro della città. Realmente ci si arrivava in cinque minuti dal "Puntal de Rena" a via Fontanone per l'angusto corridoio di Riborgo, buio e sinuoso fra le alte case decrepite, in mezzo ad un doppio ordine di botteghe sotterranee, non ancora rotto dall'ampia spianata di sole e d'aria, squarciata poi dal Rosario.

Il parallelo tra lo scorrere della vita umana e quello della città diventava un *Leitmotiv* per capire come nulla potesse ormai rimanere immutato:

dove sarà ora quella signora ... "la bella di notte" [una prostituta] di cinquant'anni fa ... così ben vestita, costretta ad abitare una casa così brutta? E i babbi e le cameriere che accompagnavamo le allieve a scuola? Tutto scomparso, tutto sfumato, lontano ciò che pareva allora così fresco fra le case vecchissime, che aspettano invece ancora il piccone, ferme in piedi, loro ... Quasi la metà di Riborgo è ora già stesa a terra, sotto i colpi del piccone; e, a guardare da via Santo Spirito, la visione di ciò che rimane di Cittavecchia è piena di meraviglie. Chi l'avrebbe detto che fossero così alte, quelle vecchie case a cui si è strappato d'un tratto il velo fitto d'altri muri che le ricopriva. Quattro piani, cinque piani; come faceva la povera gente ad arrampicarsi fin lassù, sulle strette scale di legno scricchiolanti e viscide! E come appare precipitosa la discesa delle vie che cadono quasi a piombo dal Castello al Corso ... Sera o giorno, via Donata e via del Macello Vecchio hanno ... un'aria accigliata e truce, con le loro muraglie affumicate, erte sull'aspro lastricato in pendìo, con lo sfondo dei rudi denti di macigno di Tor Cucherna. Via Pozzachera, in principio, pare come un corridoio di carcere, stretta, angosciata fra i muri senza finestre, che quasi si toccano; ma dopo pochi passi le si schiude dinanzi la finestrata di sole d'una piazzetta un po' provinciale, un po' campagnola.

I lavori di demolizione venivano seguiti come in una telecronaca in diretta:

Pochi passi più in là, l'occhio fino a pochi giorni fa restava meravigliato osservando, in mezzo al disordine pietroso dei rovinacci, la grazia squisita della facciata del vecchio tempio israelitico ... dopo che il piccone l'aveva isolata, la si vide per alcuni giorni emergere, con le nobili finestre arcate, le ferriate elegantissime ... Taluno ci ha detto che tutti marmi, i ferri, gli archi della facciata sono stati rimossi e posti da parte senza danneggiarli; e ciò ha fatto sperare a qualcuno che si possa pensare di ricostruire altrove una cosa bella, preziosa a Trieste dove le cose belle son rare.

Ancora lontani dalle "Leggi razziali" del 1938 e, anzi, con un Sindaco al guida della città, appartenente alla Comunità ebraica quale Salem era, si poteva sperare che la facciata dell'antico Tempio israelitico potesse venir addirittura ricostruita 'com'era/dov'era' pur in un altro luogo.

Interessante poi il fatto che, nonostante quelle perdite considerevoli di 'colore della città' e anche di importanti edifici, la Modernità spingesse a cercare di ottenere per Trieste, con le nuove opere, una Bellezza che la città si sentiva non avesse, poiché «a Trieste ... le cose belle son rare» (altro Leitmotiv, dunque, per giustificare le demolizioni).

Intanto il piccone continua in giro la sua opera di distruzione e di salute; e, ora di qua ora di là, a riparo di chi passa si leva una cortina di graticci, che, in quei budelli stretti, formano delle specie di tunnel avvolti in un'ala d'ombra fredda. Ciò che succede al di sopra di quel tunnel pare misterioso e pauroso; grandi colpi metallici, grida, ordini, scosse come di terremoto; poi ogni tanto precipizi di grosse pietre che rovinano, uno scricchiolar sordo di travi che si piegano ... Cara muleria [gioventù] triestina ... Sono per essi le nuove vie che vediamo stendersi e aprirsi sotto il cielo.

Del resto *Il Popolo di Trieste* si era molto 'speso' per quelle demolizioni e dunque "è lieto di quanto avviene, perché si sta verificando quanto – dopo compiuta l'opera veramente egregia del grande acquedotto Rاندaccio – invocavamo: un risoluto passo verso lo sventramento dei vecchi rioni e il risanamento generale della città"<sup>19</sup>.

Così

19 "Altre 25 case nuove", in *Il Popolo di Trieste*, 3 marzo 1935, p. 4.

la demolizione del gruppo di stabili a tergo del Municipio è già incominciata e su parte di quell'area fra pochi mesi si inizierà il primo edificio nuovo, costruito per conto dell'arch. Fonda. Le demolizioni fra piazza della Borsa e il Circolo dell'Unione si inizieranno in giugno e già tutte le aree sono cedute e gli interessati stanno approntando i piani dei nuovi palazzi. Tutto ciò dà una clamorosa smentita a coloro che dicevano che il problema dello sventramento di Cittavecchia sarebbe rimasto in discussione molti anni ancora o addirittura che non sarebbe mai stato risolto. Il Podestà agisce e pone dinanzi alla Cittadinanza i fatti compiuti ... In verità già alla fine del corrente anno il vecchio corso Vittorio Emanuele avrà mutato volto e quasi metà della parte piana del vecchio rione sarà sparita<sup>20</sup>.

A qualcuno però sembrava che lo zelo fosse eccessivo, e *Il Popolo di Trieste* non mancava di dare spazio anche a quelle voci che si battevano per edifici singoli, come la "Scuola Felice Venezian":



*L'area risultante dalle demolizioni nel retro del Municipio in Cittavecchia (da Opere Pubbliche, a cura del Ministero LL.PP, 1935)*

<sup>20</sup> "Rinnovamento edilizio e nuove opere pubbliche", in *Il Popolo di Trieste*, 10 marzo 1935, p. 4.

a chi dallo sbocco della via Dante Alighieri sul corso Vittorio Emanuele III guarda verso Cittavecchia si presenta ormai allo sguardo nella sua interezza l'edificio scolastico "Felice Venezian" il quale non attende che il piccone ... Ma se gli si avvicina, vi gira attorno ben presto comincia a non capire come una costruzione di tanto valore debba essere proprio sacrificata ... Anche l'interno è tale da non sfigurare dinanzi a edifici scolastici che, altrove, nessuno pensa di toccarli ... perché anche se vi manca uno spazioso cortile interno, ampie ne sono le aule, ampie le finestre, le quali in seguito si aprirebbero su vie larghe, ventilate e soleggiate, ampi i corridoi, mentre vi esiste la palestra e ci sono le indispensabili docce e il refettorio. Esso ha da essere demolito perché sporgerebbe di qualche decimetro sul nuovo Corso (il quale, del resto, proprio lì avrà una curva) ... Perché almeno la sua demolizione non è possibile rimandarla ad altri tempi, evitando così una responsabilità non lieve?<sup>21</sup>.



*La nuova piazza Malta ottenuta dalle demolizioni presso il Corso (da Opere Pubbliche, a cura del Ministero LL.PP, 1935)*

21 "La scuola 'Felice Venezian' (da abbattere in Cittavecchia)", in *Popolo di Trieste*, 5 aprile 1935, p. 2.

Le perplessità non mancavano, ma anche quando non si trattava di vere e proprie resistenze, si provava a richiedere modifiche dei provvedimenti più drastici:

trovate tre finestrelle antiche sotto l'intonaco della casa n.7 di via Malcanton ... con la colonnetta nel mezzo, si dice che risalgano al Trecento o al Quattrocento. Se tutta la città aveva allora finestre di tale disegno, la città nostra dovrebbe essere stata architettonicamente assai gentile ... Ad ogni modo si sa che il Piano regolatore prevede la demolizione di tutte le case esistenti lungo il lato destro di via Malcanton ... e l'arretramento della linea data dal Palazzo Comunale (al quale sarà aggiunta da quel lato un'ala). Ciò vuol dire che anche la casa al n.7 deve sparire. Perciò è utile richiamare l'attenzione dell'Ufficio Tecnico Comunale sull'opportunità di estrarre e conservare quelle finestre ... per servirsele quando si dovranno ricostruire le case di via San Sebastiano ... Un Ingegnere dell'Ufficio Tecnico Municipale diceva che "verrà giorno in cui si dovranno rifare tutte quelle casupole" [di via San Sebastiano]. Tanto vale rifarle subito e rifarle nello stile trecentesco, del quale ora ci è venuto fuori un saggio in via Malcanton. La via San Sebastiano potrebbe diventare un piccolo gioiello se possedesse case trecentesche, con bifore e trifore, poggioni e colonnine, tetti alla fiorentina, scalee esterne. Per questa "ricostruzione" disponiamo di materiale nell'Orto lapidario, in androna Coppola ed ora in ciò che ci sarà offerto dalle demolizioni in Cittavecchia<sup>22</sup>.

La questione veniva ripresa di lì a poco

nel Piano la via Malcanton nuova è prevista di una larghezza di 16 metri: ma in questo modo riuscirebbe impossibile conservare la casa n.7 di via Malcanton, divenuta "cimelio storico" del XIII o XIV secolo ... e dunque sarebbe opportuno esaminare il caso della conservazione di tutta la casa n.7 di via Malcanton ricostituita. Se dall'informe casa settecentesca del castello è riuscito alla Regia Sovrintendenza ai Monumenti di trarre alla luce (in gran parte rifacendolo) l'immagine materiata dell'originale residenza dei Capitani cesarei, tanto meglio riuscirà alla stessa Sovrinten-

<sup>22</sup> "Pareri del pubblico" (le demolizioni previste nel Piano regolatore per via Malcantone e le scoperte), in *Il Popolo di Trieste*, 28 aprile 1935, p. 8.

denza di ricostruire con i materiali conservati l'immagine della casa trecentesca di via Malcanton. Poi l'opera dell'Ufficio Tecnico consisterà soltanto nell'incorporare quella casa nell'ala sinistra del Municipio e ridurre da 16 a 14 o 13 metri la larghezza della via Malcanton nuova<sup>23</sup>.

Alla fine la casa, puntellata in tutti modi, però veniva demolita perché "i muri mostrarono di non avere sufficiente vigore per rimanere ritti, perciò ieri fu decisa la demolizione anche di quegli avanzi"<sup>24</sup>.

Ma proprio il rapporto tra le vestigia della casa di via Malcanton e l'edificio in cui era posto il Municipio dava luogo a numerose ipotesi:

alcuni si accontenterebbero di "adoperare" le parti raccomandabili [della casa di via Malcanton n.7] nella costruzione dell'ala sinistra del palazzo Municipale. Il quale Palazzo finirebbe con presentare una facciata Ottocento (la principale con la torretta 'alla Mansard'), una facciata del nostro tempo (l'ala destra) e una facciata Trecento (l'ala sinistra). Nessuno però ha pensato che il Municipio è un edificio "provvisorio, adattato" nel 1875-1876 mediante adoperamento parziale di vecchie case; e che la cosa migliore da farsi sarebbe quella di costruirne uno nuovo<sup>25</sup>.

La Soprintendenza ai Monumenti, da parte sua, doveva confrontarsi con i vecchi provvedimenti di Tutela, che però, di fronte alla Politica, tutelavano ben poco:

le casucce di via San Sebastiano ebbero l'onore di essere dichiarate "Monumento nazionale"; ma neanche chi provocò quella dichiarazione crederà possibile la loro conservazione sempiterna ... E poi si vedrà quale effetto farà tra le case nuove che le sorgeranno intorno la Casa dei Marenzi, che ha tre facciate: sulla via dei Rettori, sulla via Malcanton e sull'androna della Torre ... [Guardando] la casa dei Marenzi, finalmente inondata di sole e di luce, ci si

23 "Per una modificazione del Piano regolatore" (una lettera, una proposta), in *Il Popolo di Trieste*, 1 maggio 1935, p. 2.

24 "Le demolizioni in Cittavecchia", in *Il Popolo di Trieste*, 13 giugno 1935, p. 4.

25 "Trieste che si rinnova. Dove opera il piccone", in *Il Popolo di Trieste*, 9 giugno 1935, p. 4. Ora si veda: M.ESPOSITO e J.RIVA, *Ampliamento del Municipio (di Vittorio Privileggi)*, in *Trieste. Guida all'Architettura (1918-1954)* ..., cit., pp. 223-226.

accorge com'essa sia piccola e architettonicamente insignificante. Fra la plebe delle demolende casette essa poteva passare per una signora: ma quando le sverteranno intorno le aeree costruzioni novecentesche?<sup>26</sup>.

Ci si rendeva sempre più conto, cioè, che il vincolo monumentale puntuale aveva poco senso una volta che fosse stato completamente cancellato un intorno urbano che servisse da contesto e da sfondo al monumento stesso, specie se costituito da una abitazione privata.

## 1.2. Le demolizioni in Cittavecchia: l'opera di "mastro Piccone"

Le demolizioni, ormai avviate 'in anticipo', rispetto all'approvazione del Piano regolatore, continuavano nei primi del 1935:

il piccone continua la sua opera infaticabilmente sulle catapecchie di Cittavecchia. Ormai tutto il blocco delle casucce fra il vecchio Ghetto, il Rosario, Riborgo, via delle Beccherie, sta sminuzzandosi sotto i colpi dei demolitori. Scomparse via delle Beccherie, via dell'Altana, via San Filippo, via dei Vitelli, via delle Scuole israelitiche, via del Volto<sup>27</sup>.

Così

certe case di via Riborgo ricevono addosso raggi solari che forse non conoscevano da duecento anni, da quando cioè in Cittavecchia, per ovviare ai bisogni di alloggi nei primi anni dell'Emporio, si alzarono piani sopra piani sulle case destinate dai loro costruttori a non avere più di uno o due piani. Di queste casucce basse se ne scopersero ancora durante le demolizioni.

Cambiava la percezione della città e la sua valutazione: "ma ora che le case più alte sono ... discese ai primi piani, si capisce che Cittavecchia, prima del 1730, non doveva essere tanto male, per riguardo all'aria e al sole e alla larghezza delle vie, quando le sue case non avevano più di

26 "Trieste che si rinnova. Dove opera il piccone", in *Il Popolo di Trieste*, 9 giugno 1935, p. 4.

27 "Aspetti nuovi (o vecchissimi) di Trieste", in *Il Popolo di Trieste*, 5 gennaio 1935, p. 3.

dieci metri di altezza". Ma mutavano anche i 'punti panoramici':

un'altra cosa abbiamo notata dopo le ultime demolizioni dell'accennato scacchiere: che tra il corso Vittorio Emanuele III, tra l'angolo di via Dante e la casa Ananian, guardando verso Cittavecchia, si scorge grandeggiare sullo sfondo la facciata, la cupola e il campanile di Santa Maria Maggiore. Questa visione è stata una cosa inattesa per tutti ... Lo squarcio fatto dal piccone alla cortina di brutte case che nascondeva la parte alta del colle, ha potuto dimostrare [che gli antichi vedutisti del Seicento] non avevano lavorato di fantasia.

Il punto della situazione già al gennaio del 1935 veniva fatto riprendendo le puntualizzazioni dello stesso Podestà:

con quanto si è fatto e si sta per fare, l'opera di risanamento di Città Vecchia è già arrivata (dalla superiore approvazione del Piano Regolatore) alla Piazza Vecchia e al palazzo Marenzi, e con le demolizioni sulla via Malcanton giungerà a tergo del Palazzo di Città. Per tutto ciò non occorre ormai più che il tempo materiale per l'esecuzione<sup>28</sup>.

Nel dettaglio si poteva procedere alle "Demolizioni in via Malcanton e contermini":

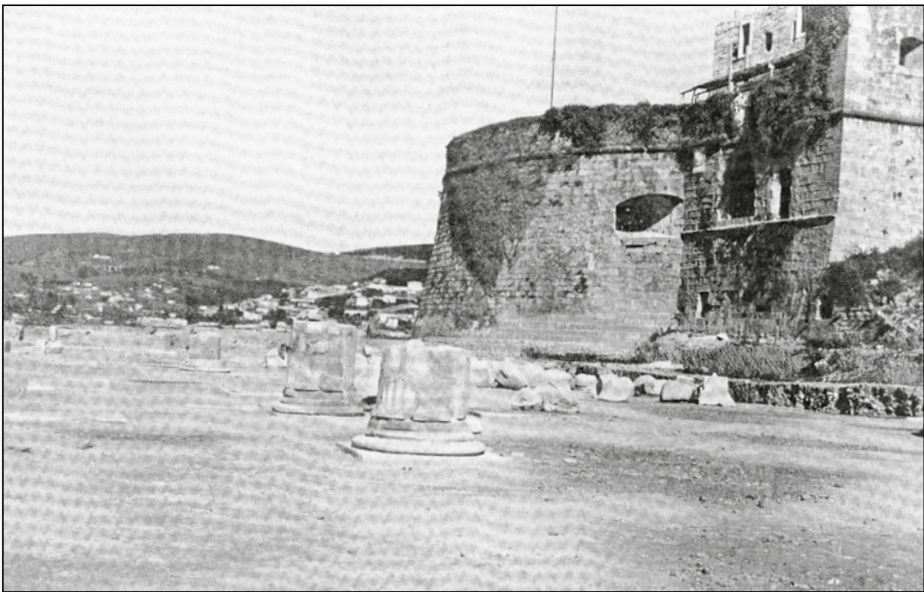
è stato fissato nell'imminente mese l'inizio delle demolizioni di due gruppi di case a tergo del Municipio ... Parte dell'area (sulla nuova via Malcanton) è già stata ceduta per la costruzione di civile abitazione; un altro largo tratto dell'area risultante dalle demolizioni sarà coperto con la costruzione di un'ala al Palazzo di Città ... Anche con l'attacco a questi gruppi di casi si penetra col piccone nelle ... carni della vecchia città; ma non si deve immaginare che crolleranno con esse monumenti al cuore dei patrioti o memorie illustri. Occorrerebbe interrogare i libri battesimali di quattro secoli per scoprire se in quelle case nacquero o vissero cittadini di gran fama. Siccome il quartiere di Malcanton era nei pressi della Piazza Vecchia tutta occupata dai mercanti, è probabile che le case poste

28 "Piazza Malta e il nuovo Corso", in *Il Popolo di Trieste*, 22 gennaio 1935, p. 2.

su quella via appartenessero alla classe dei mercanti ... Nessuna casa conserva tracce di bellezze architettoniche anche passate. In una sola ... già appartenente ai Vianello, si crede di poter trovare i resti d'una loggia medievale: il piccone ci farà sapere ... ma certo non sarà la Loggia dei Lanzi<sup>29</sup>.

Così,

ieri [2 marzo], con cinque giorni di anticipo, è stata iniziata la demolizione di due gruppi (13 edifici) di case situate fra piazza Piccola e via Malcantone. Ed oggi ci viene l'annuncio di nuove costruzioni, rese necessarie dalle demolizioni già eseguite da quelle in corso ... Così la città si rinnova, prende un volto più leggiadro, intonato ai gusti e alle necessità della nostra vita evoluta ... Si pensi che le case di Cittavecchia erano, prima delle demolizioni, 562, che ne furono finora demolite intorno a 60, per cui dovranno essere demolite ancora un paio di centinaia; altre case furono demolite



*La sistemazione del Colle Capitolino: il bastione del Castello (da Opere Pubbliche, a cura del Ministero LL.PP, 1935)*

<sup>29</sup> "Il risanamento di città vecchia. Demolizioni in via Malcantone e contermini", in *Il Popolo di Trieste*, 27 febbraio 1935, p. 2.

in via Carducci e via Solitario, in via Sette Fontane e via della Tesa. Le costruzioni eseguite da privati e dal Comune assorbitano gli inquilini che dovettero sgombrare dalle case demolite ... Entro l'estate prossima cadranno sotto il piccone parecchie case in via Ghiaccera e via Donota e cinque grandi case del corso Vittorio Emanuele III<sup>30</sup>.

L'opera proseguiva con grande celerità e interessava sempre più aree del vecchio nucleo:

la Consulta ha dato parere favorevole a parecchi nuovi acquisti di case da demolire (in Cittavecchia non si acquista che per abbattere). In via della Muda vecchia, in via di Rena, in via Riborgo e in via Malcanton. Se non erriamo, con gli acquisti di ieri, tutto il blocco di casucce fra via della Loggia e via del Pozzo bianco, viene affidato al piccone. Inoltre sono state acquistate le tre case che stanno a ridosso del palazzo Marenzi, che avrà così esposto il tergo sul nuovo Corso. Quel tratto del palazzo Marenzi dovrà essere necessariamente rifatto per dargli una facciata sul Corso nuovo. Inoltre ieri si è fatto un acquisto interessante in quanto attacca la linea delle case a monte di via Riborgo dal lato Sud. Si è cominciato con quella casa che si goderà una facciata posta sulle vie Riborgo, Pozzo bianco e Rena. Pare che sia stata la prima casa che appartenne ai Marenzi prima che, nel secolo XVII, si costruissero il palazzo che porta il loro nome. L'altra casa – n.14 di via Pozzo bianco – appartenne alla famiglia Scussa, che dette alla città lo storico Vincenzo e il suo nipote Antonio che ci lasciò interessanti "Diari" recentemente pubblicati nell'"Archeografo Triestino"<sup>31</sup>.

Insomma, la Modernizzazione proseguiva, ma non poteva non affacciarsi il dubbio – pur nel silenzio – che si stessero perdendo importanti tracce di Storia cittadina, se non proprio di Arte.

Ancora una volta *Il Popolo di Trieste* tranquillizzava i propri lettori:

case vecchie e sgangherate, antiestetiche, antigieniche lasciano il posto per le nuove ampie costruzioni moderne. Ogni giorno il citta-

30 "Altre 25 case nuove", in *Il Popolo di Trieste*, 3 marzo 1935, p. 4.

31 "Nuovi importanti lavori pubblici deliberati dalla Consulta municipale", in *Il Popolo di Trieste*, 23 marzo 1935, p. 5.

dino curioso potrebbe scoprire qualche angolo, caro ai suoi ricordi scomparire ... Nessun rammarico però: il piccone è annunciatore di nuova bellezza ... e di tuto questo bisogna darne elogio alla nostra Amministrazione così saggiamente retta dal nostro Podestà<sup>32</sup>.

Le previsioni andavano sempre più ampliandosi:

per il risanamento della parte bassa di Città Vecchia è necessario acquistare e demolire pure la casa n.230 di via delle Mura (già sgomberata dagli abitanti, perché pericolante). Udita la "Perizia" dell'Ufficio Lavori Pubblici la Consulta dà parere favorevole all'acquisto e alla demolizione di quella casa, che copre un'area di mq. 375<sup>33</sup>.

Eppure non si poteva non registrare il parere di chi

stima che la lentezza nelle demolizioni sarebbe utile nei riguardi economici e "in quelli dell'Archeologia ... Si disfa con troppa precipitazione ... e in via Donota chissà quanti particolari architettonici sono andati perduti". Quest'ultima preoccupazione è veramente fuori posto e non soltanto per le case di via Donota fabbricate nel Settecento "fuori le mura", ma anche per quelle che si trovano tuttora in zona storica ... Finora non s'è fatta nessuna scoperta che giustifichi un neanche lontano pentimento riguardo le demolizioni<sup>34</sup>.

### **1.3. Le sorprese dopo la demolizione: la riapparizione dell'Archeologia in Cittavecchia e lungo il corso Vittorio Emanuele (il Teatro romano, le tracce medievali)**

Con la demolizione di interi isolati riaffioravano le vestigia della Trieste romana e medievale; il che inorgoglia profondamente non solo le Autorità, ma anche gli Intellettuali e la Cittadinanza tutta. Si trattava, ovviamente, di sorprese, anche perché se si conoscevano approssimativamente le ubicazioni dei vari antichi edifici, certo non se ne poteva

32 "Il rinnovamento di Trieste e i suoi artefici", in *Popolo di Trieste*, 1 gennaio 1936, p. 4.

33 "La Consulta municipale. Provvedimenti preliminari", in *Il Popolo di Trieste*, 10 maggio 1935, p. 4.

34 "Case e ville nuove", in *Il Popolo di Trieste*, 29 maggio 1935, p. 2.

sapere la consistenza delle tracce. Il punto di partenza era comunque che vi erano 'Epoche che valevano' e altre meno. Per chi lamenta

"via Donota chissà quanti particolari architettonici sono andati perduti". Quest'ultima preoccupazione è veramente fuori posto per le case di via Donota fabbricate nel Settecento "fuori le mura" ... Finora non s'è fatta nessuna scoperta che giustifichi un neanche lontano pentimento riguardo le demolizioni<sup>35</sup>.

Del resto,

è notorio che la nostra città antica – dopo il periodo romano – fu sempre, architettonicamente parlando, una città modesta, a differenza delle altre città istriane ... che ricorrevano a Venezia ... mentre Trieste pensava a far da sé ... Ciò spiega la leggiadria di molte case, palazzi e chiese istriane e la povertà architettonica delle case vecchie della Trieste antica.

### 1.3.1. Le «gradite» vestigia romane tra slanci e delusione

Tra le testimonianze che emergevano si stagliavano, ovviamente, quelle dell'antico "Teatro romano", anche se all'inizio la delusione per la scarsità delle vestigia era palpabile:

ieri si è potuto constatare che le demolizioni della parte piana di Città vecchia procedono bene. Ma non si è veduta alcuna novità intorno e sull'area occupata fino a quattordici secoli fa dal Teatro romano. Quella quinta di mura semicircolare che dovrebbe essere stata la muraglia esterna del Teatro, perché conserva ancora i pilastri per i piloni del velario, e che le prime demolizioni rivelarono, rimane sempre isolata e abbandonata sull'area che invoca il piccone. In quella muraglia, successivamente, per necessità delle costruzioni che vennero occupando l'area, furono praticate due porte o finestre, delle quali rimangono gli archi. Altri avanzi non furono messi in luce. Però si sa che il Comune sempre sollecito per i documenti della prisca romanità di Trieste, erogò il credito necessario alla difesa e alla conservazione degli avanzi già scoperti

<sup>35</sup> "Case e ville nuove" ..., cit., p. 2.

ti, affidati alla custodia della Regia Soprintendenza ai Monumenti ... Le demolizioni non possono essere riprese subito, perché è più urgente la sistemazione della prima parte di Città vecchia (fra il corso Vittorio Emanuele III e la via Riborgo) ... poi mentre si costruirà sul Corso vecchio, sulla piazza Malta e sul nuovo Corso (Casa del Fascio), si potrà porre mano a sgombrare dalla soprastrutture ciò che ancora rimane del monumento.

La gloria romana non si sarebbe però mai potuta recuperare:

Ma i Triestini non devono farsi molte illusioni su questi avanzi ... dopo la spogliazione lenta e quasi insensibile che un giorno, nel Sei e nel Settecento, indusse la città a costruire sull'area impoverita ... del Teatro romano avremo un po' di avanzi e rovine, che forse potranno reintegrarsi con pezzi già depositati nell'Orto archeologico o con scoperte che potranno essere fatte nelle demolizioni delle case dell'area e del vicinato ... Piuttosto forse si potranno chiedere a Venezia le lapidi che già appartenevano al Teatro e che in vari tempi emigrarono nella città sorella<sup>36</sup>.

Anche gli scavi nel corso Vittorio Emanuele III riservavano sorprese:

gli operai che lavoravano alla fognatura in corso Vittorio Emanuele III (veramente nell'antica piazzetta San Giacomo) ... hanno incontrato sotto i colpi del piccone le lastre d'una pavimentazione antica. Disgraziatamente un colpo di piccone mandò in frantumi una lapide romana, della quale dovettero essere raccolti i frammenti nella speranza di poterla ricomporre per poterne conoscere la scritta. Un'altra lapide, grandissima, sarà estratta oggi. Nelle vicinanze dello scavo furono pure trovati frammenti di pietre lavorate, con figure di animali. La posizione dello scavo fa credere di aver ritrovato un tratto della pavimentazione della via romana che uscendo dalla porta di Riborgo (o di Triborgo) saliva l'odierno Corso fino a piazza Goldoni. Però quelle lapidi e quei frammenti di pietra lavorata farebbero credere di trovarsi piuttosto alla presenza di avanzi del vicino Teatro romano. I caratteri incisi sulla lapide spezzata risalirebbero ... alla fine del I secolo dell'Era cri-

36 "Il Teatro romano", in *Il Popolo di Trieste*, 27 gennaio 1935, p. 4.

stiana, cioè al secolo in cui sarebbe stato costruito, secondo gli Storici, il Teatro<sup>37</sup>.

Pochi giorni dopo, la puntualizzazione:

gli scavi in corso Vittorio Emanuele III a pochi passi dal rifugio (al largo ex San Giacomo) non hanno dato ieri nessun nuovo risultato. I frammenti lapidari scoperti appartengono ad una sola lapide (di circa 2 m di altezza e uno spessore di 30 cm) che doveva costituire una tavola commemorativa di persona morta, un Quinto Mario Nomi di famiglia aquileiese. Dunque è da escludere che la lapide sia appartenuta al Teatro ... Fra pochi mesi le case su tutto il lato di via Riborgo (ex piazzetta San Giacomo) saranno demolite per dar posto a palazzi Steiner e del Banco di Napoli. Allora dovrà essere esplorato anche il sottosuolo: se ne approfitterà per vedere se altri avanzi romani siano colà<sup>38</sup>.

Per fornire un'interpretazione univoca veniva intervistata anche la massima autorità cittadina, il prof. Sticotti, che ribadiva come si trattasse di "un cippo sepolcrale in forma di lastrone ... ormai ridotto in settantotto pezzi ... del casato dei Nonii, come quello dei Commii, nuovi per Trieste ... anche se [quel reperto] non è stato ritrovato, come pare, al suo posto originario"<sup>39</sup>.

Il Colle di San Giusto, ovviamente, faceva 'caso a sé' perché lì il problema delle demolizioni era di altra natura (giustificato cioè da un progetto che non era di natura urbana, ma celebrativa). Ma la connessione con l'intero programma previsto per Cittavecchia era inscindibile, come sottolineava tutta la pubblicitaria tecnica del momento<sup>40</sup>.

37 "Scoperte archeologiche in corso Vittorio Emanuele III", in *Il Popolo di Trieste*, 4 aprile 1935, p. 4.

38 "Le scoperte archeologiche in corso Vittorio Emanuele III", in *Popolo di Trieste*, 5 aprile 1935, p. 2.

39 "La lapide romana scoperta in corso Vittorio Emanuele III", in *Popolo di Trieste*, 10 aprile 1935, p. 2.

40 C. CESARI, "Il Piano regolatore, lo sventramento di Cittavecchia e sistemazione del colle di San Giusto", in *Rivista mensile della città di Trieste*, 10, ottobre, 1932, p. 337-345; P. GRASSI, "Progetto di sventramento di Cittavecchia e sistemazione del colle di San Giusto", in *Rivista mensile della città di Trieste*, 10, ottobre, 1932, p. 340.

### 1.3.2. Le testimonianze dell'edilizia medievale e il problema delle demolizioni

Creavano qualche problema le tracce della Trieste medievale che riemergevano nelle cortine edilizie, obliterate da secoli di trasformazioni in alzata. Decisamente inaspettate sorprese – che divenivano spesso fonti di vere e proprie complicazioni - le riservavano le vestigia medievali, che richiedevano anch'esse l'intervento della Soprintendenza ai Monumenti.

La posizione di partenza era stata

non si deve immaginare che [con le demolizioni] crolleranno monumenti al cuore dei patrioti o memorie illustri ... Siccome il quartiere di Malcanton era nei pressi della Piazza Vecchia tutta occupata dai mercanti, è probabile che le case poste su quella via appartenessero alla classe dei mercanti ... Nessuna casa conserva tracce di bellezze architettoniche anche passate. In una sola ... già appartenente ai Vianello, si crede di poter trovare i resti d'una loggia medievale: il piccone ci farà sapere ... ma certo non sarà la Loggia dei Lanzi<sup>41</sup>;

ma la realtà imponeva ogni volta una riconsiderazione dell'assunto. Il caso più eclatante era quello della casa al n.7 di via Malcanton, dove erano state

trovate tre finestrelle antiche sotto l'intonaco della casa ... con la colonnetta nel mezzo; si dice che risalgano al Trecento o al Quattrocento. Se tutta la città aveva allora finestre di tale disegno, la città nostra dovrebbe essere stata architettonicamente assai gentile ... Ad ogni modo si sa che per il Piano regolatore ... anche la casa al n.7 deve sparire. Perciò è utile richiamare l'attenzione dell'"Ufficio Tecnico Comunale" sull'opportunità di estrarre e conservare quelle finestre<sup>42</sup>.

41 "Il risanamento di città vecchia. Demolizioni in via Malcanton e contermini", in *Il Popolo di Trieste*, 27 febbraio 1935, p. 2.

42 "Pareri del pubblico" (le demolizioni previste nel Piano regolatore per via Marcanton e le scoperte), in *Il Popolo di Trieste*, 28 aprile 1935, p. 8.

In più, “durante le demolizioni della casa che sta a ridosso di quella del Trecento [al n.11], ieri furono rinvenuti due capitelli ed altri pezzi di pietra lavorata, che furono portati all’Orto-lapidario”<sup>43</sup>.

#### **1.4. Dopo l’opera di “mastro Piccone”: la ricostruzione di nuovi isolati**

Con grande alacrità, all’indomani delle demolizioni dei vecchi quartieri di Cittavecchia, si avviava l’opera di tracciamento per i nuovi isolati che si sarebbero dovuti configurare (al netto di variazioni dei progetti, di intralci, di polemiche, etc.).

Già nel settembre del 1934

le demolizioni effettuate furono 92, delle quali 15 per trasformazioni d’immobili, 77 per completa distruzione degli immobili ... naturalmente le demolizioni possono andare con ritmo più rapido che le costruzioni; ma finora le case nuove sono sorte in tempo per accogliere gli inquilini costretti a sgombrare dalle case affidate al piccone ... I timori che erano stati manifestati sulla difficoltà di dare alloggio a coloro che dovessero lasciare la loro casa, si sono mostrati (almeno finora) infondati<sup>44</sup>.

Del resto “tutte le demolizioni giustificano le nuove costruzioni, le quali non impediranno certamente che le aree di Cittavecchia riservate alle nuove case siano (appena sgombrate) occupate da cantieri di fabbrica”<sup>45</sup>.

## **2. Le aree ‘in tangenza’ a Cittavecchia. La costruzione della nuova Trieste secondo le varie direttrici urbane**

Il Piano regolatore e quanto già avviato in precedenza fornivano linee di espansione già segnate, ovvero direttrici che nel corso del primo ‘Biennio dell’era Salem’ vennero ribadite. Non solamente i quartieri periferici, ma anche i bordi dei Corsi già tracciati costituirono occasio-

43 “Le demolizioni in Cittavecchia”, in *Il Popolo di Trieste*, 18 maggio 1935, p. 2. Si faceva poi confusione tra i ritrovamenti nella casa al n.7 e al n.11: “Rinvenimenti archeologici durante le demolizioni in via Malcantone”, in *ivi*, 28 maggio 1935, p. 2.

44 “L’attività edilizia a Trieste”, in *Il Popolo di Trieste*, 27 gennaio 1935, p. 4.

45 “Altre 25 case nuove”, in *Il Popolo di Trieste*, 3 marzo 1935, p. 4.

ne per riformare o completare le cortine urbane e, anche, per compiere opera di 'nascondimento', con facciate continue debitamente aulicizzate, delle vecchie case che risultavano arretrate.

Il Podestà "si dice lieto ed orgoglioso per Trieste che la sistemazione di piazza Malta e quella del corso Vittorio Emanuele nel tratto principale, si possono considerare risolti felicemente a soli sei mesi di distanza dall'approvazione del Piano Regolatore"<sup>46</sup>.

La comunicazione era importante e veniva ripresa dopo pochi giorni dallo stesso "Popolo di Trieste":

non sono sfuggite all'attenzione pubblica le comunicazioni fatte dal Podestà ... Esse ponevano in luce, sinteticamente, la rapida successione di una serie di trattazioni che portano a considerare come già risolto l'annoso problema della sistemazione del Corso vecchio, del-



*La sistemazione del Colle Capitolino: il piazzale della "Basilica" romana (da Opere Pubbliche, a cura del Ministero LL.PP, 1935)*

46 "Importanti comunicazioni del Podestà alla Consulta municipale. La sistemazione di piazza Malta e del secondo tratto di corso Vittorio Emanuele", in *Il Popolo di Trieste*, 20 gennaio 1935, p. 4.

la piazza Malta e l'inizio del Corso nuovo. Tale problema soltanto sette mesi fa si presentava all'opinione pubblica, per varie ragioni, quasi irrealizzabile. In sei mesi (ché tanti ne sono scorsi dalla approvazione del Piano Regolatore) il Comune ha superato le varie difficoltà, con alcuni accordi con Enti e privati, i quali consentono oggi le seguenti constatazioni: 1. Risolta la sistemazione definitiva del principale segmento del corso Vittorio Emanuele III tra la piazza della Borsa e la sede del Circolo Unione ... (mercé la cessione alle Assicurazioni Generali delle aree sistemate sull'attuale fronte del corso Vittorio Emanuele III, dall'altezza di via Roma alla piazza Malta per un edificio che avrà quattro fronti: sulla prolungata via Roma, sul corso Vittorio Emanuele III, sulla piazza Malta e sul Corso nuovo ...) 2. Sistemata totalmente la piazza Malta con costruzioni nuove sulle tre fronti ... (la sistemazione della Piazza nuova avviene in forma totalitaria con le costruzioni delle Assicurazioni Generali e del Banco di Napoli e – nello sfondo – con la costruzione del palazzo della ditta "Opiglia e Cernitz", si inizierà contemporaneamente lo sventramento del tratto di Citta Vecchia e che sta fra l'androna del macello vecchio e la via Ghiaccera, intaccando cioè i primi edifici della salita Donota); 3. Sviluppata la formazione del nuovo Corso tra piazza Malta e la chiesa del Rosario (l'inizio del Corso nuovo è dato tanto dalla costruzione della costruzione dovuta alle Assicurazioni Generali, quanto da quella Opiglia e Cernitz. La prima parte del nuovo Corso sarà rapidamente tagliata nella massa di Città vecchia, oltre che con le due accennate costruzioni e con l'erezione della Casa del Fascio – che avrà una fronte sul nuovo Corso, l'altra sulla prolungata via Roma, di fianco all'attuale scuola comunale 'Felice Venezian' – anche con le demolizioni del blocco di case e casucce che copre gli avanzi del Teatro romano). I termini posti per le demolizioni ancora da eseguire e per le successive ricostruzioni, mettono in chiaro che tutto il complesso di queste opere sarà fatto rapidamente ... Da notarsi che i soli tre edifici sul corso Vittorio Emanuele III e su piazza Malta (Banco di Napoli, Opiglia e Cernitz e Assicurazioni Generali) richiedono un investimento di circa 13 milioni di lire. Dunque non solo si risana Citta vecchia; si rinnova il corso Vittorio Emanuele III; si inizia il Corso nuovo; si sistema piazza Malta, ma si fanno affluire al lavoro locale notevoli risorse, così per tutte le industrie edilizie come per numerose maestranze<sup>47</sup>.

47 "Piazza Malta e il nuovo Corso", in *Il Popolo di Trieste*, 22 gennaio 1935, p. 2.

La Podesteria doveva procedere ad acquisti mirati, imponendo una serie di vincoli:

per l'esecuzione del risanamento di Città vecchia e per l'allargamento del corso Vittorio Emanuele III è necessario l'acquisto della casa ai n.ri 609 e 610 del Corso stesso ... I proprietari dovranno iniziare la demolizione dello stabile entro il 1 luglio e terminarla non più tardi del 25 agosto. Siccome gli stessi proprietari costruiranno altra casa su area che viene loro venduta dal Comune nella nuova piazza Malta, la mancata o ritardata approvazione del progetto della loro nuova casa non potrà influire sul termine di consegna degli immobili n.ri 609 e 610 ... Altro acquisto indispensabile per il risanamento e riordinato di Citta Vecchia è quello dello stabile n.620, situato sulle vie Donota, Riborgo, androna Macello Vecchio ... Anche la casa che sta dirimpetto alla precedente, cioè quella n.638, che ha le facciate sulle vie Ghiaccera, via Donota e via Riborgo è stata offerta al Comune.

La delicatezza della situazione urbana, e soprattutto l'inserimento del nuovo palazzo delle Assicurazioni Generali sul corso Vittorio Emanuele III, imponevano però che venisse chiamato a Trieste il progettista, Marcello Piacentini, il 28 febbraio 1935:

iermattina è arrivato a Trieste, accompagnato dalla sua gentile signora, l'illustre architetto romano Marcello Piacentini, Accademico d'Italia. L'arrivo di S.E. Piacentini sta in relazione con la nostra Compagnia delle Assicurazioni Generali di erigere un grande palazzo sul corso Vittorio Emanuele III e l'angolo della prolungata via Roma. S.E. Piacentini, che è l'autore di vari altri palazzi della Società (e fra i più recenti ricordiamo il magnifico progetto per la sede di Gerusalemme) è stato incaricato di preparare il progetto delle facciate del nuovo palazzo sul nostro Corso. Era opportuno che il progettista prendesse conoscenza della fisionomia urbanistica attuale della zona e dei progetti che riguardano la nuova sistemazione stradale e architettonica. Nella mattina, nonostante la pioggia, S.E. Piacentini effettuò con una automobile un giro per la città allo scopo di vedere varie costruzioni antiche e moderne<sup>48</sup>.

48 "S.E.Piacentini a Trieste per il nuovo volto del Corso", in *Il Popolo di Trieste*, 1 marzo 1935, p. 2.

## La previsione era anche cronologicamente serrata

il "programma di opere pubbliche da eseguirsi in un quinquennio" fu annunciato dal podestà Salem il 9 gennaio 1934. La preparazione tecnica e finanziaria richiese alcuni mesi ... Ora in settembre [1935] si vedranno sorgere i cantieri in costruzione in Corso e in piazza Malta ... con la sola differenza che le Assicurazioni Generali metteranno due anni ad edificare il loro palazzo, mentre il Banco di Napoli ... ha messo come termine massimo ... un triennio. Il terzo costruttore d'un palazzo (la ditta Opiglia e Cerni) ... invece è il più affrettato e probabilmente sarà il primo ad essere compiuto. Così in breve tempo saranno compiuti la sistemazione del corso Vittorio Emanuele III, la piazza Malta e l'imbocco del nuovo Corso<sup>49</sup>.

Nel settembre, la consegna del lotto per il Palazzo delle Assicurazioni Generali:

ieri [17 settembre] Ingegneri e Geometri stavano misurando le aree degli sterrati risultati dalle demolizioni ... e fu fatta dal Comune la consegna alla Direzione delle Assicurazioni Generali dell'area acquistata per la costruzione d'un grande palazzo ... che avrà una fronte di circa 87 metri sull'allargato Corso, fronti di minore sviluppo sulla nuova piazza Malta e sulla prolungata via Roma, mentre il quarto lato confinerà con la Casa del Fascio. Al progetto del Palazzo ha collaborato l'illustre architetto Marcello Piacentini ... e ciò fa prevedere su quel lato del nostro vecchio Corso, rinnovato per la tenace volontà del nostro Podestà, un'opera piena di dignità e di bellezza<sup>50</sup>.

Ma il complesso urbano si componeva, ormai, di molti singoli edifici:

sono già assicurate le costruzioni di tre grandi edifici su piazza Malta e su corso Vittorio Emanuele III; della nuova Casa del fa-

49 "L'esecuzione del Piano quinquennale d'opere pubbliche comunali", in *Il Popolo di Trieste*, 18 agosto 1935, p. 5.

50 "Il primo palazzo sul corso Vittorio Emanuele rinnovato", in *Il Popolo di Trieste*, 18 settembre 1935, p. 3. Una cronistoria dell'iniziativa in "Il corso Vittorio Emanuele e la piazza Malta", in *ivi*, 19 settembre 1935, p. 5. Ora D.BARILLARI e V.ZORZET, *Palazzo delle Assicurazioni Generali in Trieste. Guida all'Architettura (1918-1954)* ..., cit., pp. 191-194.

scio sul nuovo Corso e via Roma prolungata; di un edificio di civile abitazione sulla nuova via Malcantone, mentre il Comune s'è riservato di costruire un'ala nuova a tergo del Palazzo di Città<sup>51</sup>.

Tutto il vecchio tessuto edilizio andava stravolto e il Comune ormai procedeva da mesi ad una serie di ulteriori acquisti "in nesso col Piano Regolatore" che coinvolgevano "piazza della Borsa e via delle Beccherie; via dell'Altana; via San Filippo"<sup>52</sup>.

Si auspicava, dunque, che si costituisse un "Consorzio tra i proprietari espropriati", in modo da salvaguardare gli interessi dei singoli:

con il 15 giugno 1935 si inizierà la demolizioni dei fabbricati sulla destra della prima parte del corso Vittorio Emanuele III, partendo da piazza della Borsa, e che sull'area che si renderà disponibile, le Assicurazioni Generali costruiranno il nuovo e moderno fabbricato che sarà tra i più importanti del nuovo Piano regolatore. I fabbricati che trovansi tra piazza della Borsa e la Vecchia Piazza dovranno pure essi cedere il posto a nuove costruzioni che, per importanza e per linee architettoniche, dovranno accompagnarsi al precedente<sup>53</sup>.

Venivano iniziate dunque le demolizioni nel corso Vittorio Emanuele

di vecchie case che risalgono tutte al Settecento ... si lascia esposta l'area già acquistata dal Banco di Napoli ... Così si assisterà ... all'inizio delle nuove costruzioni sulla nuova linea di fabbrica dell'arteria principale di Trieste ... La nuova linea di fabbrica facendo arretrare il lato destro dei fabbricati di 6 m, sposterà anche la situazione del palazzo della Borsa vecchia di fronte al Corso: il caratteristico colonnato del Molari si presenterà agli occhi di chi scenderà il Corso già all'angolo di piazza Guido Neri. Del resto, tutto il largo o piazza della Borsa sarà avvantaggiato dal nuovo assetto del Corso<sup>54</sup>.

51 "Altre 25 case nuove", in *Il Popolo di Trieste*, 3 marzo 1935, p. 4.

52 "Rinnovamento edilizio e nuove opere pubbliche", in *Il Popolo di Trieste*, 10 marzo 1935, p. 4.

53 "Le demolizioni (del Piano Regolatore) e i proprietari di stabili", in *Il Popolo di Trieste*, 7 maggio 1935, p. 2.

54 "Quale sarà il nuovo volto del corso Vittorio Emanuele III", in *Il Popolo di Trieste*, 5 luglio 1935, p. 2.

## 2.1. Piazza Malta: un nuovo polo urbanistico per la città in connessione con il corso Vittorio Emanuele III

Nella nuova conformazione dell'assetto dei quartieri centrali rinnovati di Trieste, un fulcro imprescindibile era costituito da "Piazza Malta", che veniva ad aprirsi in stretta connessione con il viale Vittorio Emanuele III e con la nuova via Roma e il corso del Littorio, tracciate in Cittavecchia:

sgombrata gran parte dell'area di "Città vecchia", fra via delle Beccherie, il corso Vittorio Emanuele III, la via del Volto (stanno su ancora otto o dieci delle 41 case da demolirsi in quel settore), l'Ufficio Tecnico Comunale ha iniziato un lavoro molto opportuno: ha cominciato a tracciare sul terreno sgombro le linee delle nuove vie e piazze. La piazza Malta è venuta così delineandosi perfettamente sul suolo: sarà quasi quadrata. Un limite fu pure tracciato ad indicare la "prolungazione" del segmento di case che sta fra piazza Guido Neri e piazza Malta, fra via degli Artisti e via della Ghiaccera. Si può vedere così come il Corso vecchio sarà allargato nella strozzatura dinanzi a via Dante: tutte le case fra l'ex "Città di Parenzo" e la casa dove stanno i Grandi Magazzini Tolentino dovranno subire un arretramento. Lo indicava già l'orientamento del palazzo del Banco di Roma e della gentile casa 'secession' che gli sta al lato. Questo arretramento potrà non avvenire immediatamente, ma avverrà. La casa dove stanno i Magazzini Tolentino sarà invece la prima a scomparire, dovendo lasciare posto ad un grande palazzo, che sarà una delle facciate sul corso Vittorio, un'altra su piazza Malta, la terza sulla nuova via che porterà da piazza Malta alla via degli Artisti (via destinata a salire verso via Donota)<sup>55</sup>.

Tutta l'area andava dunque 'riscritta' e infatti

di fronte alle segnalazioni delle nuove linee di fabbrica della piazza Malta, del corso Vittorio Emanuele III e della nuova via verso il vecchio Filodrammatico, altre segnalazioni si compiono: sono quelle che fissano i confini Sud della piazza Malta e l'ingresso al

55 "Le linee di piazza Malta [dopo le demolizioni]", in *Il Popolo di Trieste*, 18 gennaio 1935, p. 3.

nuovo corso Littorio ... Si può comunque parlare già di "prossimo inizio delle prime costruzioni" ... con, fra poche settimane, nel veder sorgere i primi cantieri degli edificatori dopo aver veduti quelli dei demolitori ... Non si costruirà per un anno o per dieci anni, ma per i secoli e avendo ogni edificio l'impronta e gli elementi della evoluta nostra epoca ... Notiamo che fra la casa Hierschl (Circolo dell'Unione) e la casa Brunner (negozi Alberti), al posto di circa 50 case o casette sorgeranno soltanto 4 o 5 edifici: basta questo cenno a far comprendere che su tali basi (che sperabilmente potranno essere applicate a tutta la zona piana da sventrarsi) le case nuove che sorgeranno al posto delle centinaia da demolirsi, saranno poche di numero, ma degne del nuovo centro moderno, che occuperà la parte pianeggiante della zona storica di Trieste. La nuova attività edilizia costruttrice si inizierà presumibilmente nella imminente primavera e poi non avrà, sperabilmente, più tregua finché tutto il nuovo Corso sarà compiuto e il piano d'assanamento applicato a tutta Città Vecchia.

Privati ed Enti procedevano all'acquisto di lotti e a richieste di edificazione:

dai signori Opiglia e Cernitz [dopo l'acquisto dei lotti sul corso Vittorio Emanuele III] il Podestà ha ottenuto dagli stessi che acquistassero un'area fabbricabile sulla nuova piazza Malta per l'eruzione di una casa di civile abitazione ... I signori Orazio Opiglia e Dante ed Emma Cernitz hanno chiesto al Comune di comperare una frazione di terreno da fabbrica in piazza Malta (all'imbocco del nuovo Corso) della superficie di mq 461.25 allo scopo di erigervi una casa di civile abitazione ... La parte d'area potrà essere consegnata ai compratori dopo l'approvazione della deliberazione da parte dell'autorità tutoria; il resto dopo demolite le case ancora esistenti sull'area ... I compratori s'impegnano a costruire entro dodici mesi dalla consegna e dallo sgombero dei terreni un edificio di civile abitazione e di linee architettoniche e con materiali nobili corrispondenti all'importanza dell'ubicazione, previa approvazione dell'autorità comunale.

Anche i privati, dunque, erano costretti a eseguire costruzioni consone per "linee architettoniche e con materiali nobili". Inoltre "con le decisioni riguardanti le costruzioni che le Assicurazioni Ge-

nerali erigeranno tra piazza Malta e piazza della Borsa, è assicurata la sistemazione della piazza Malta ... Con ciò anche il problema più delicato della ricostruzione di Città Vecchia è avviato alla desiderata attuazione"<sup>56</sup>.

Non solo le Assicurazioni Generali, ma anche il Banco di Napoli venivano coinvolti nella trasformazione urbana, soprattutto perché il lotto del Banco sorgeva parte sul Corso, parte su piazza Malta: "la seconda comunicazione del Podestà riguarda la felice conclusione delle trattative per la cessione di un'area di circa 1000 mc nel corso Vittorio Emanuele III al Banco di Napoli, antico glorioso Istituto bancario, che l'adopererà per erigerci la sua sede locale"<sup>57</sup>.

Gli accordi tra il Comune e il Banco di Napoli venivano siglati tramite un apposito "compromesso che impegna il Comune alla consegna dell'area acquista dal Banco non oltre il 31 agosto 1935 e impegna il Banco a costruire un palazzo intonato all'ambiente entro tre anni dalla consegna dell'area"<sup>58</sup>.

Anche l'edilizia privata sembrava, durante il biennio 1934-1935, segnare una decisa ripresa. Sul tema *Il Popolo di Trieste* tornava a più riprese poiché "la politica del lavoro mercé l'applicazione del Piano Regolatore con l'assanamento dei vecchi rioni e l'affrontata soluzione dei più importanti problemi sanitari, stradali, delle comunicazioni e della scuola, non poteva non avere felici ripercussioni anche nel campo dell'edilizia privata"<sup>59</sup>.

Che ci fosse stata "una soluzione dei più importanti problemi" cittadini era senza dubbio un'esagerazione, ma certamente "nel secondo semestre dell'anno XII [1934] il Comune poté concedere il nulla osta alla costruzione di ben 75 case nuove, delle quali 55 edifici grandi da offrirsi a pigione e 20 villini ... Nel gennaio 1935 poi parecchie domande di costruzione edilizia furono presentate al Comune".

Oltre alla quantità, ormai si portava avanti però anche l'idea di una città «bella»:

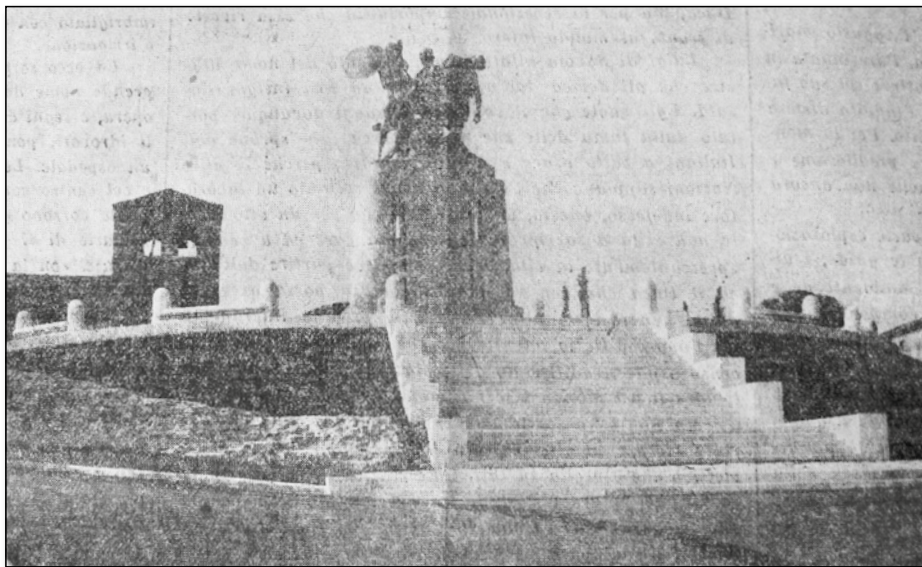
56 "Importanti comunicazioni del Podestà alla Consulta municipale. La sistemazione di piazza Malta e del secondo tratto di corso Vittorio Emanuele", in *Il Popolo di Trieste*, 20 gennaio 1935, p. 4.

57 "Importanti comunicazioni del Podestà alla Consulta municipale ...", cit., p. 4.

58 "La Consulta municipale. Per il nuovo edificio del Banco di Napoli", in *Il Popolo di Trieste*, 10 maggio 1935, p. 4. Ora in R.Paoletti, *Palazzo del Banco di Napoli*, in *Trieste. Guida all'Architettura (1918-1954)* ... cit., pp. 201-203.

59 "Vigorosa ripresa dell'attività edilizia cittadina", in *Il Popolo di Trieste*, 9 febbraio 1935, p. 1.

delle domande di costruzione edilizia presentate al Comune ... 21 progetti di case e ville vennero approvati quasi tutti però con riserva per la parte estetica. Si rilevò che non tutti i costruttori curano, come dovrebbero, l'architettura esterna degli edifici. Il rinnovamento edilizio della città impone indubbiamente l'obbligo di dare alle nuove case aspetto decoroso e, nei casi di costruzione signorile, anche decorativo, come si addice ad una grande città moderna ... Perciò la "Commissione edilizia" ha deliberato di esigere che nelle nuove costruzioni sia impiegata, nella lavorazione delle facciate o almeno nelle parti essenziali, la pietra naturale; ciò non aggrava il costo della costruzione, non essendo la tassa sui materiali modificata o aumentata<sup>60</sup>.



*La sistemazione del Colle Capitolino: il Monumento ai Caduti e la sua percezione paesaggistica (da "Popolo di Trieste", 1 settembre 1935)*

60 "Vigorosa ripresa dell'attività edilizia cittadina" ..., cit. Trieste poteva vantare, in verità, una lunga tradizione – che pare però non fosse servita, almeno a detta dei Redattori del "Popolo di Trieste" del 1935 – in materia di 'controllo della Bellezza urbana' già del 1754 e poi del 1801. In particolare l'"Ordine circolare" del 1801 prevedeva, per l'approvazione delle richieste edilizie, l'invio alla "Direzione delle fabbriche" oltre che della planimetria anche dell'alzato di progetto (sia per nuove costruzioni sia per le ristrutturazioni): F. DE VECCHI, *La normativa edilizia a Trieste (1801-1854)* in *Neoclassico. Arte, Architettura e Cultura a Trieste (1790-1840)*, Catalogo della Mostra, a cura di F. Caputo, Venezia, 1990, p. 440. Anche "Piccole questioni di estetica cittadina" (coloriture di facciate, insegne ...), in *Il Popolo di Trieste*, 23 aprile 1935, p. 2.

Gli accordi con i vari Enti non erano comunque facili e così il podestà Salem doveva relazionarne dettagliatamente, con una cadenza serrata, alla Consulta municipale:

la Consulta, udite le comunicazioni circa le trattative con la Direzione Centrale del Banco di Napoli – la quale vuole concorrere all'opera di risanamento cittadino iniziata dal nostro Comune – dà parere favorevole alla cessione al Banco di Napoli di un'area di circa 865 mq, prospettante su corso Vittorio Emanuele III, sulla piazza Malta e sulla nuova via Donota. Su quest'area il "Banco costruirà (entro tre anni dalla consegna del terreno) un palazzo destinato ad accogliere la sede locale ... Il progetto dell'edificio che dovrà, per altezza, masse e movimento, intonarsi agli erigendi palazzi sulla piazza Malta, dovrà essere approvato dalla competente Commissione Edilizia. L'area dovrà essere consegnata libera al Banco entro il 31 agosto ... ma il Comune deve innanzitutto acquistare gli stabili che ancora in parte occupano l'area ... e ciò attraverso la somma di lire 1.200.000 chiesta al Banco stesso in acconto sul prezzo definitivo ... e con un tasso d'interesse da corrispondersi sulla somma anticipata, che in ogni caso non dovrà superare il 4.1% ragguagliato ad anno<sup>61</sup>.

La 'partita di giro' era economicamente piuttosto complessa: il Banco si impegnava a costruire su un'area comunale ceduta, investendo; il Comune però doveva comprare parte dell'area; per farlo si indebitava con il Banco che ne riceveva un tasso di interesse annuo ben del 4.1% (al massimo, che, però, veniva certamente applicato). Del resto, non c'era altro modo, ma su una somma importante come 1.200.000 lire di prestito, il Banco finiva per investire in tutta l'operazione una buona parte di denaro... pubblico.

## **2.2. Il nuovo corso Vittorio Emanuele III: il completamento dell'asse urbano**

Il completamento o il rinnovamento dei lotti del corso Vittorio Emanuele III erano una delle priorità individuate dall'Amministrazione

61 "Il crescente ritmo rinnovatore del Comune. Importanti comunicazioni del Podestà alla Consulta municipale", in *Il Popolo di Trieste*, 17 febbraio 1935, p. 2; "Le demolizioni in Cittavecchia" (avvio delle demolizioni in via Donota) in *ivi*, 18 maggio 1935, p. 2.

comunale per qualificare uno dei nuovi, principali assi urbani:

la prima comunicazione del Podestà alla Consulta comunale è che è stata conclusa la transazione per l'acquisto della casa n.ri 609 e 610 del corso Vittorio Emanuele III dai signori Opiglia e Cernitz ... la seconda comunicazione riguarda la felice conclusione delle trattative per la cessione di un'area di circa 1000 mc nel corso Vittorio Emanuele III al Banco di Napoli, antico glorioso Istituto bancario, che l'adopterà per erigerci la sua sede locale<sup>62</sup>.

Era un lotto parte sul Corso, parte su piazza Malta; poli che il nuovo edificio avrebbe modernamente qualificati come importati snodi della città.

il corso Vittorio Emanuele III secondo il Piano Regolatore dev'essere allargato di m.6. Da ciò la necessità di abbattere una serie di vecchi edifici. Dell'area risultante, la Società delle Assicurazioni Generali si è dichiarata disposta ad acquistare circa mq 2000 – salvo più esatta misurazione – con circa ml 70 sulla nuova fronte del corso Vittorio Emanuele III, e la profondità di circa ml 32 sul prolungamento di via Roma, di circa ml 36 sulla piazza Malta, mentre il quarto lato confinerà con la Casa del Fascio. L'area da cedere alle Assicurazioni Generali dovrà essere consegnata libera e sgombra da ogni edificio possibilmente entro il 31 agosto. L'edificio avrà un portico sulla prolungata via Roma ... Fra l'edificio delle Assicurazioni generali e lo stabile che (dalla prolungata via Roma) inizierà la fronte sulla piazza della Borsa, è prevista una terrazza a cavallo della via Roma prolungata. Questa terrazza dovrà essere costruita a cura delle Assicurazioni Generali, restando inteso che rimane riservato alla Compagnia stessa il diritto d'uso perpetuo (con relativo onere di manutenzione) dei 2/3 della terrazza stessa ... La Compagnia si impegna a portare a termine la costruzione del palazzo entro due anni dalla consegna dell'area<sup>63</sup>.

Esattamente come per il lotto da affidare al Banco di Napoli, il Comune si impegnavo a fornire tutta l'area libera; ma non avendo disponi-

62 "Importanti comunicazioni del Podestà alla Consulta municipale. La sistemazione di piazza Malta e del secondo tratto di corso Vittorio Emanuele", in *Il Popolo di Trieste*, 20 gennaio 1935, p. 4.

63 "Il crescente ritmo rinnovatore del Comune. Importanti comunicazioni del Podestà alla Consulta municipale", in *Il Popolo di Trieste*, 17 febbraio 1935, p. 2.

bilità per tutti gli espropri necessari, si indebitava anche con le stesse Assicurazioni per la somma di 2 milioni, da versare nell’immediato “quale acconto sul prezzo di compravendita ... e ciò versando il pagamento d’equo interesse”.

E a realizzare l’opera veniva chiamato da Roma appunto Marcello Piacentini (che giungeva a Trieste il 28 ottobre 1935 per compiere il primo sopralluogo):

L’arrivo di S.E. Piacentini sta in relazione con la nostra Compagnia delle Assicurazioni Generali di erigere un grande palazzo sul corso Vittorio Emanuele III e l’angolo della prolungata via Roma. S.E. Piacentini ... è stato incaricato di preparare il progetto delle facciate del nuovo palazzo sul nostro Corso. Era opportuno che il progettista prendesse conoscenza della fisionomia urbanistica attuale della zona e dei progetti che riguardano la nuova sistemazione stradale e architettonica<sup>64</sup>.

Per il Banco di Napoli era stato fissato un rendimento massimo del mutuo contratto (4.1%); in questo caso ci si affidava ad un accordo, fondato sul concetto di equità («equo interesse»).

Il Comune procedeva dunque in velocità agli acquisti necessari di lotti,

una parte dei quali è stata venduta al Banco di Napoli, mentre la parte rimasta invenduta di circa mq 418 è stata richiesta dal signor Carlo Steiner che erigerà in quel punto (fra il nuovo Banco di Napoli e la casa Kierschel) una casa di civile abitazione, intonata per altezza, decorazione e impiego di materiali all’erigendo Palazzo del Banco. La costruzione sarà iniziata entro il 1935<sup>65</sup>.

### **3. Durante (e dopo) l’opera di “mastro Piccone”: i problemi della ‘nuova’ toponomastica cittadina**

Se la realtà di Trieste stava però decisamente cambiando (e sarebbe mutata ancora di più nei mesi successivi al gennaio 1935) restava la le-

64 “S.E.Piacentini a Trieste per il nuovo volto del Corso”, in *Il Popolo di Trieste*, 1 marzo 1935, p. 2.

65 “Rinnovamento edilizio e nuove opere pubbliche”, in *Il Popolo di Trieste*, 10 marzo 1935, p. 4.

gittimità di un dubbio: "Come si chiamerà 'Cittavecchia' quando sorgerà il nuovo quartiere?". Un dubbio che portava con sé la necessità di ripensare gran parte della toponomastica cittadina sulla base dei nuovi equilibri che venivano ad instaurarsi tra le varie zone ("Città", aree, "Rioni").

Fra poche settimane tutta l'area di ciò che si era chiamato "Triborgo" e poi "Riborgo" sarà sgombra. Poi si comincerà a buttar giù altri edifici in corso Vittorio Emanuele III, in via delle Beccherie, in via Malcantone. Nel 1935 sulle aree sgombre si comincerà a rifabbricare, proprio mentre altri lotti di case saranno affidati a "mastro Piccone". Si dice che nel 1937 non esisterà che la memoria di ciò ch'era il rione basso, mentre sul nuovo Corso (e sul vecchio) si allineeranno i nuovi edifici. La pianta vecchia della città sarà rispettata, ma semplificandola: ciò vuol dire, in lingua povera, che al posto di una rete di strade fitta si avrà una rete di strade rada e ... fiammante<sup>66</sup>.

Si trattava di una trasformazione urbana talmente radicale che l'idea di perdere l'immagine di un 'tessuto' insediativo, oltre che di edifici in alzato (pur fatiscenti) sollevava se non dubbi, almeno qualche riflessione:

le demolizioni in Cittavecchia procedono metodicamente e con ritmo che diventa di mese in mese più celere. Fra pochi mesi si vedranno sorgere i cantieri delle nuove costruzioni e allora spunterà un altro desiderio: quello di veder presto compiuto il nuovo Corso e le vie adiacenti. Ciò vuol dire che la pianta della vecchia città verrà quasi completamente mutata. Per conseguenza – finché c'è tempo – non sarebbe male che dall'Ufficio tecnico Comunale o da altro Ente o Ufficio venisse fatta eseguire una pianta in rilievo (un plastico) della Cittavecchia, da conservarsi nel Museo di Storia Patria. Lassù se ne conserva già una della fine del Seicento<sup>67</sup>.

Per motivare tale richiesta, oltre al valore storico, si faceva appello anche a quello nazionale

66 "Come si chiamerà 'Cittavecchia' quando sorgerà il nuovo quartiere?", in *Il Popolo di Trieste*, 11 gennaio 1935, p. 2.

67 "Per una pianta in rilievo di Cittavecchia [la proposta di un plastico della Cittavecchia prima delle demolizioni]", in *Il Popolo di Trieste*, 20 marzo 1935, p. 2.

la spesa, che non dovrebbe essere grande ... sarebbe giustamente fatta per poter conservare una immagine plastica della vecchia Trieste che fu, si può dire fino quasi alla fine dell'Ottocento, il centro di resistenza e di affermazione dell'Italianità del Paese di fronte allo straniero (per la Redazione la proposta ... andrebbe attuata senza discussioni di sorta).

Incredibilmente, proprio quella 'Trieste legata all'epopea risorgimentale' si andava ad abbattere ... All'Opinione pubblica più allargata veniva dunque spiegato "in lingua povera" che cosa avrebbero significato le previsioni del Piano Regolatore.

Scomparirà, dunque, la caratteristica denominazione di "Città vecchia"? Evidentemente. Giacché tale denominazione "Città vecchia" aveva la sua ragione d'essere quando per contrapposto si erigeva, fuori delle mura, una "Città nuova". Allora l'una e l'altra erano ristrette e piccine. Ma oggi è un po' illogico dare il nome di "Città" a zone abitate che costituiscono – per una collettività come Trieste – appena un rione. Tutto è relativo: quando ai fianchi di Trieste (Città vecchia) sorgeva il "Borgo delle saline" (città nuova), l'uno e l'altro agglomerato mettevano insieme 10.000 o 12.000 anime. Oggi la sola "Città vecchia" (prima delle demolizioni) contava 18.000 anime; e "città nuova" 23.000. ma accanto ad esse stanno altri quattro rioni rispettivamente di 25.000, 24.000, 40.000 e 24.000 anime in cifre tonde ... E quando al posto di "Città vecchia" si presenterà una città nuovissima, con edifici, tutti o quasi in stile "Novecento", come si potrà indicare quel "nuovo" come "vecchio"? ... Forse è troppo presto per pensare il nome nuovo da darsi a "Città vecchia"; ma meglio sollevare a tempo la questione che esporsi al caso di veder continuare l'uso antico. Noi vorremmo che si approfittasse dell'occasione per una revisione generale dei nomi dei rioni, i quali non sono più 6 – secondo la riforma di cinquant'anni fa – ma 12, perché i 6 distretti suburbani sono tutti (o quasi) divenuti città. "Città vecchia" dovrebbe chiamarsi "Rione Capitolino"; "Città nuova", "Rione Emporio"; "Barriera vecchia", "Chiadino"; "San Vito", "Chiarbola"; "San Giacomo", "Ponziano"; "Barriera Nuova", "Scorcola"<sup>68</sup>.

68 "Come si chiamerà 'Cittavecchia' quando sorgerà il nuovo quartiere?", in *Il Popolo di Trieste*, 11 gennaio 1935, p. 2.

Quale poteva essere il principio generatore al quale ispirare la nuova Toponomastica cittadina, dalle vie fino alla gerarchizzazione dei "Rioni" (le vecchie "Città")?

Vanno rivalorizzati i nomi antichi, adottando, come nuovi, quelli che la storia della loro origine e del loro sviluppo può suggerire. Nelle vecchie carte, conservate nell'"Archivio diplomatico", si possono trovare tutte le indicazioni necessarie a ribattezzare con i loro nomi tutte le "contrade" del Comune.

E come sempre avviene per tutte le questioni di Toponomastica (che, si sa, nelle "Terre di confine" sono sempre state strettamente connesse a problemi di 'identità nazionale' piuttosto che linguistico/topografici *sensu stricto*), era sottinteso che quei documenti storici 'parlassero Italiano' anche nell' Agro triestino. La questione non sorgeva solo nel 1935:

quando nel 1901 si riordinò la toponomastica cittadina, si chiese a Jacopo Cavalli di indicare quei "nomi antichi". Tornarono allora alla luce le denominazioni che i Triestini del Trecento e del Quattrocento davano alle zone dell'agro (sulle quali doveva, dalla metà del Settecento ai giorni nostri, svilupparsi la nuova Trieste: tutte denominazioni latine o venete).

Esclusa completamente la toponomastica slovena, il problema poteva semmai aprirsi su quella «veneta» (ma se Trieste non era mai stata veneziana né veneta?), facendo riferimento, piuttosto, a quella «friulana/ladina»; ma il dato del passaggio dalla 'Trieste friulana' alla 'Trieste veneta' nel Settecento, con l'arrivo in città dei nuovi abitanti giunti dall'Istria e dagli ex territori della Serenissima che avevano 'venetizzato' l'antico borgo per lo sviluppo dell'Emporio, non veniva ovviamente affrontato, per 'semplificare' una storia invece molto complessa sotto l'egida di una generale "Italianità" (visto che il 'conteggio' dei "Friulani/Ladini" tra gli Italiani oppure no, anche se *extra* Trieste, restava aperto). Ad ogni modo, la proposta era: "si potrà anche ora interrogare le vecchie carte ed adoperare le denominazioni storiche che suonano grate all'orecchio e all'anima dei cittadini".

Poteva sembrare, sibillinamente, un'apertura del 'dibattito', ma, in verità, non lo era affatto. Del resto, di 'problemi di Nazionalità' ormai non si parlava più ufficialmente e anche in relazione ai "Censimenti" *Il Popolo di Trieste* notava come "nel 1921 il primo 'Censimento' fatto secondo le Leggi italiane diede a Trieste un risultato confortante: di 239.627 abitanti del Comune, divisi in 64.490 famiglie, dichiararono la loro lingua d'uso l'Italiana; dichiararono di non parlare l'Italiano 832".

Era chiaro che "la lingua d'uso" non aveva nulla a che fare con la Nazionalità e che il quesito sembrava esser stato redatto in maniera tendenziosa. Non poteva non notarlo anche il Cronista che affermava:

questi risultati fanno a pugni con quelli del 1910 ... [anche se erano stati molto controversi perché] 'corretti' nei risultati dal Governo austriaco [che aveva ridotto] gli Italiani da 142.000 a 118.000, portando gli Sloveni da 35.000 a 57.000 e i Tedeschi da 11.000 a 13.000 ... sulla base dei cognomi [e non della lingua d'uso] ... La Grande Guerra non ha soppresso la minoranza slovena o tedesca, ma la Politica è stata sbandita dal 'Censimento', perché non s'era chiesto ai cittadini se fossero tedeschi, slavi o italiani, ma se parlavano la lingua del Paese (Trieste), cioè l'Italiana. Nel 1931 non fu fatta alcuna domanda, nel 'Censimento' circa la nazionalità o la lingua parlata ... ma in uno Stato a nazionalità unica, come l'Italia, una domanda sulla lingua d'uso diventa oziosa per il 97.6% della popolazione<sup>69</sup>.

Se, effettivamente, dal punto di vista ufficiale, "le minoranze disperse o anche agglomerate non rappresentano, sommate tutte insieme, più del 2.4%, comprensivo dei Francesi della Val d'Aosta, dei Ladini dell'Alto Adige, dei Greci di Sicilia, degli Albanesi della Calabria, degli Sloveni delle Alpi Giulie, dei Serbo-Croati dell'interno dell'Istria, dei Tedeschi dell'Alto Adige" non aveva molto senso per un "Censimento nazionale" porre la domanda sulla "Lingua d'uso"; e non si poteva pensare neppure di creare un "censimento" *ad hoc* per Trieste.

69 "Censimenti vecchi e nuovi" (e nazionalità), in *Popolo di Trieste*, 28 agosto 1935, p. 2.

#### 4. La costruzione della nuova Trieste secondo le varie direttrici urbane. Assi urbani e architetture per lo sviluppo dell'Urbanistica

Certamente un grande dinamismo contraddistingueva il primo triennio dell' "Era Salem" non solo nell'applicazione delle direttrici del nuovo Piano regolatore, ma anche nello sviluppo di polarità e nodalità urbane. Buona parte della programmazione generale era stata compiuta dal precedente podestà Giorgio Pitacco, ma toccava ora a Salem non solo renderla esecutiva, ma ampliarla e inserirla armonicamente in linee di sviluppo complessive che solo lo strumento regolatore urbanistico poteva coordinare. 'Stati d'avanzamento' e 'annunci' si susseguivano dunque con ritmo serrato.

Il Podestà doveva rendere conto alla Consulta municipale delle principali iniziative avviate, con particolare attenzione al 'polo piazza Malta/corso Vittorio Emanuele III', oltre, naturalmente, allo sventramento di Cittavecchia:

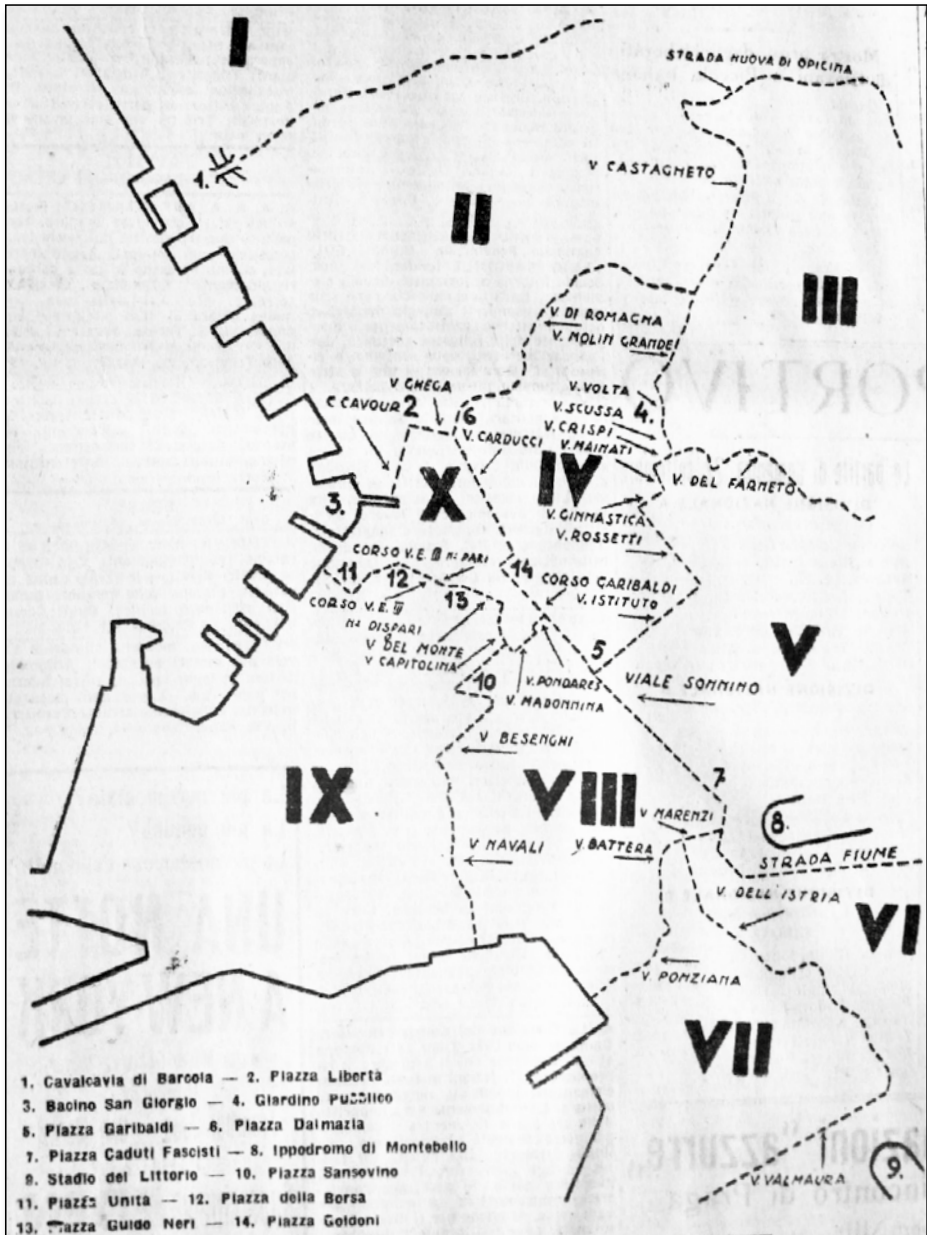
con le decisioni riguardanti le costruzioni che le Assicurazioni Generali erigeranno tra piazza Malta e piazza della Borsa, è assicurata la sistemazione della piazza Malta ... Con ciò anche il problema più delicato della ricostruzione di Città Vecchia è avviato alla desiderata attuazione ... la seconda comunicazione del Podestà riguarda la felice conclusione delle trattative per la cessione di un'area di circa 1000 mc nel corso Vittorio Emanuele III al Banco di Napoli, antico glorioso Istituto bancario, che l'adopterà per erigerci la sua sede locale<sup>70</sup>.

Ancora il resoconto del Podestà si mostrava particolarmente 'ricco' nel febbraio del 1935, "Il crescente ritmo rinnovatore del Comune":

il Podestà comunica che, mentre continua lo svolgimento del programma di risanamento di Cittavecchia, quanto prima si inizieranno i seguenti lavori: il Mercato rionale coperto di via Carducci; un Lavatoio popolare in Ponziana; l'ampliamento del Bagno comunale marino di Barcola; la sistemazione delle vie Rossetti e della Ginnastica; la sistemazione del piazzale Montebello<sup>71</sup>.

70 "Importanti comunicazioni del Podestà alla Consulta municipale. La sistemazione di piazza Malta e del secondo tratto di corso Vittorio Emanuele", in *Il Popolo di Trieste*, 20 gennaio 1935, p. 4.

71 "Il crescente ritmo rinnovatore del Comune. Importanti comunicazioni del Podestà alla Consulta



*La nuova suddivisione politico-amministrativa dei rioni triestini*  
 (da "Popolo di Trieste", 19 settembre 1935)

Si trattava di opere di 'organizzazione urbana', alle quali si associava

la sistemazione di piazza Malta ... La Consulta viene [per questo] informata delle trattative con la Direzione Generale del Banco di Napoli [che intende costruire sulla piazza la propria nuova sede] ... Per il risanamento di Cittavecchia e l'applicazione del Piano regolatore la Consulta dà parre favorevole all'acquisto di [sedici] stabili in via Riborgo, via delle Beccherie, corso Vittorio Emanuele ... Quindi il nuovo volto del corso Vittorio Emanuele III.

Il complesso delle opere messe in campo era notevole e "in verità già alla fine del corrente anno il vecchio corso Vittorio Emanuele avrà mutato volto e quasi metà della parte piana del vecchio rione sarà sparita"<sup>72</sup>.

Le riunioni della Consulta municipale erano serrate e ad ognuna corrispondeva lo stanziamento di fondi per nuove opere:

ogni seduta della Consulta municipale apporta qualche buona notizia alla cittadinanza. Da quella di ieri (22 marzo 1935) si apprende che il Comune ha potuto finanziare altri 10 milioni dei nuovi lavori compresi nel programma del Podestà. Si darà mano al nuovo Ginnasio, alla casa centrale Balilla, al Mercato di via Carducci, alla sistemazione dell'arteria Carducci-Garibaldi<sup>73</sup>.

Il Comune aveva ottenuto fondi "dall'Istituto Nazionale di Assicurazione ottenendo un mutuo al 5% di interessi ... da restituirsi in 20 anni", ma certo che era stato lo Stato a fornire garanzie *in primis*.

#### **4.1. La popolazione triestina: la ricerca di un difficile equilibrio nel trend biennale. Una questione dei numeri tra espansione e antiurbanesimo**

Ai primi del 1935 uscivano i dati, riferiti al dicembre 1934, sulla popolazione triestina e veniva identificata una "Situazione preoccupante"

municipale", in *Il Popolo di Trieste*, 17 febbraio 1935, p. 2. Quindi: "Nuove opere del Comune. Un lavatoio pubblico in Ponziana. Quattro bagni marini sulla riviera di Barcola", in *ivi*, 2 aprile 1935, p. 2.

<sup>72</sup> "Rinnovamento edilizio e nuove opere pubbliche", in *Il Popolo di Trieste*, 10 marzo 1935, p. 4.

<sup>73</sup> "Nuovi importanti lavori pubblici deliberati dalla Consulta municipale", in *Il Popolo di Trieste*, 23 marzo 1935, p. 5.

... L'anno demografico non è stato per la nostra città completamente passivo ... ma su 250.000 abitanti, il margine di attività [cioè l'eccedenza dei vivi sui morti] risulta del tutto irrisorio [82 unità] ... La situazione è da preoccupare seriamente"<sup>74</sup>.

Il tema veniva ripreso con cadenza praticamente mensile cercando di mettere a confronto dati diversi, ma la valutazione, in sostanza, non cambiava, pur se compiuta, questa volta, a livello provinciale e non comunale: "la Provincia di Trieste, con 30 Comuni, 1231 kmq e 348.410 abitanti dei quali 248.000 a Trieste nel 1931 e 100.000 nella Provincia ... [mostra] tra nati e morti una eccedenza, tra 1933 e 1934, di sole 1084 unità, cifra scarsa"<sup>75</sup>.

Per il Comune di Trieste ormai ci si doveva rassegnare ad una stasi dalla quale sembrava non si potesse uscire: molti matrimoni, poca natalità, più morti che nati"<sup>76</sup>.

In particolare inquietava il numero dei morti, che a Trieste sembrava eccedere la media nazionale, e del quale si cercavano le cause (tra le quali soprattutto le malattie polmonari)<sup>77</sup>.

Qualche piccolo segnale confortante sembrava arrivare anche se era pochissima cosa"<sup>78</sup>. Nel dicembre si poteva avanzare un bilancio al 31 ottobre 1935:

la popolazione presente era di 250.831 abitanti (comprese le Forze Armate e la popolazione dei navigli nel porto); al 21 aprile 1931 nel "Censimento" era di 249.574 e allora le Forze Armate erano di gran lunga superiori alle attuali. Dunque una differenza minima, ma in verità vi deve essere stato un aumento più importante

74 "Bilancio demografico di Trieste (dicembre 1934)", in *Il Popolo di Trieste*, 6 gennaio 1935, p. 4.

75 "Bilancio demografico della Provincia di Trieste", in *Il Popolo di Trieste*, 10 gennaio 1935, p. 4.

76 "Trieste dimentica?", in *Il Popolo di Trieste*, 23 marzo 1935, p. 7. Ancora: "La corsa al suicidio", in *ivi*, 4 maggio 1935, p.2 (a marzo i morti hanno ecceduto i nati vivi: 305 nati contro 333 morti); "In tema demografico. Fino a qual punto possa essere 'imbecille' l'ottimismo e il disinteresse", in *ivi*, 8 maggio 1935, p. 2; "Demografia. Come muta e sparisce una cittadinanza", in *ivi*, 4 luglio 1935, p. 4.

77 "La Statistica nera", in *Il Popolo di Trieste*, 16 giugno 1935, p. 2. "Noi dobbiamo del resto in pochi anni arrivare alla quasi totale diminuzione dell'impiego dell'arenaria come pavimento stradale, quell'arenaria friabile che produce polvere e non è stato ultimo elemento determinante del triste primato triestino nel campo delle malattie delle vie respiratorie" in "Il corso Cavour e le strade al Ponziano", in *Il Popolo di Trieste*, 12 gennaio 1936, p. 4. Si era già cominciato a porre rimedio alla situazione anche con "Il pavimento di Trieste" (le nuove pavimentazioni stradali dall'arenaria ai cubetti di porfido alle strade bitumate), in *ivi*, 6 luglio 1935, p.3.

78 "La popolazione di Trieste ... presenta un lieve aumento", in *Il Popolo di Trieste*, 24 luglio 1935, p. 2.

non minore di 5500 unità ... con un movimento immigratorio ed emigratorio di quasi 12.000 individui ... Dunque si è registrato un accrescimento lento, ma che non cessa, anche se in riferimento alle nascite le cifre continuano ad essere deplorablementemente basse: 2926 nascite contro le 2748 nel corrispondente periodo (gennaio-ottobre) del 1934 con il miserabile aumento di 178 nati ... e per giunta con un regresso dell'eccedenza delle nascite sulle morti (233 nel 1935 rispetto a 315 nel 1934) ... Per realizzare la speranza di una Trieste grande e potente ... bisogna invece che i matrimoni siano ... ripetutamente fecondi<sup>79</sup>.

Dunque sostanziale stasi demografica; e poche aspettative per una "Trieste grande e potente".

#### **4.2. Nuovi quartieri, nuovi rioni cittadini e il 'quartiere-giardino' di Poggioreale-Opicina**

Con una situazione sostanzialmente statica – seppur con segnali di ripresa – quale si mostrava nel 1935 quella di Trieste, una previsione espansiva dal punto di vista economico (e dell'edilizia abitativa in particolare) diventava ardua, nonostante si cominciasse a registrare una ripresa del mercato e le demolizioni in Cittavecchia muovessero un *trend* abitativo singolare, svincolato dalla Demografia, ma connesso allo spostamento di popolazione:

continua il movimento edilizio nelle proporzioni più coraggiose. Evidentemente esiste buon numero di capitale liquido che richiede utile investimento, ma esiste pure una solida fiducia nell'avvenire della città nostra anche di fronte alla contrazione delle nascite e alla stasi dello sviluppo demografico. Perché non basta prendere in considerazione il bisogno di case nuove per offrire alloggio a coloro che devono sgombrare case vecchie date al piccone. Queste case, demolite e da demolire, avevano e hanno scarsa popolazione ... che peraltro domanderà un alloggio ultraeconomico ai Poggi di Sant'Anna o a Timignano. Dunque non popolazione adatta per le case nuovissime, che hanno tutte una certa pretesa. Ma tra que-

79 "La popolazione di Trieste al 31 ottobre 1935", in *Il Popolo di Trieste*, 20 dicembre 1935, p. 3.

ste case che si demoliranno entro quest'anno ve ne sono alcune abitate da classe media ... tutti inquilini promessi alla case nuove in costruzione. Le quali case nuove sono ora una ventina ... mentre quelle in demolizione sono circa altrettante. Le nuove coprono quelle che spariscono<sup>80</sup>.

Le gerarchie insediative di Trieste erano comunque decisamente cambiate negli ultimi decenni - e il processo andava ulteriormente incrementato<sup>81</sup> - tanto che

oggi la sola "Città vecchia" (prima delle demolizioni) contava 18.000 anime; e "città nuova" 23.000. ma accanto ad esse stanno altri quattro rioni rispettivamente di 25.000, 24.000, 40.000 e 24.000 anime in cifre ... Noi vorremmo che si approfittasse dell'occasione per una revisione generale dei nomi dei rioni, i quali non sono più 6 - secondo la riforma di cinquant'anni fa - ma 12, perché i 6 distretti suburbani sono tutti (o quasi) divenuti città. "Città vecchia" dovrebbe chiamarsi "Rione Capitolino"; "Città nuova", "Rione Emporio"; "Barriera vecchia", "Chiadino"; "San Vito", "Chiarbola"; "San Giacomo", "Ponziano" [82]; il rione "Barriera Nuova", "Scorcola"<sup>83</sup>.

In verità, l'espansione della città moderna vedeva anche la realizzazione di altri nuovi quartieri e rioni e i vari Enti 'dividevano' la città a seconda delle proprie 'gerarchie'.

Era il caso dell'"Istituto Comunale delle Abitazioni Minime-ICAM" (Ente nato, all'inizio del Novecento), il cui contributo all'espansione della città era stato da sempre fondamentale: "il Comune vuole che pure i quartieri periferici abbiano lo stesso trattamento [di quelli centrali] ... come nel caso di uno dei rioni più popolari, quello di San Giacomo, dove il quartiere detto "del Ponzianino" reclamava più urgenti le sollecitudini del Comune"<sup>84</sup>.

80 "Case e ville nuove", in *Il Popolo di Trieste*, 29 maggio 1935, p. 2.

81 "Il fattore demografico nelle necessità dell'espansione", in *Il Popolo di Trieste*, 25 settembre 1935, p. 3.

82 "I molti problemi di Trieste", in *Il Popolo di Trieste*, 22 febbraio 1931, p.4. Cfr. E. MARCHIGIANI, "Edificio a corte in via dell'Istria. Camillo Jona e Ufficio Tecnico ICAM", in *Trieste. Guida all'Architettura (1918-1954)* ... cit., p. 143-147.

83 "Come si chiamerà 'Cittavecchia' quando sorgerà il nuovo quartiere?", in *Il Popolo di Trieste*, 11 gennaio 1935, p. 2.

84 "Il corso Cavour e le strade al Ponziano", in *Il Popolo di Trieste*, 12 gennaio 1936, p. 4.

Si era venuta a costituire, insomma, specie dopo il 1923, una vera e propria 'nuova città dell'ICAM', nato

per ampliare la città verso le zone preferite per la propria concentrazione dei socialisti e degli immigrati slavi ... l'ICAM ebbe [fin dai primi del Novecento] un obiettivo sociale, ma anche un obiettivo politico-nazionale ... dal 1923 l'ICAM riprese con maggiore risolutezza l'esplicazione del suo programma ... costituendo un "Rione del Littorio", in Chiabola superiore; popolando la valle di Roiano; portando nuclei di case in Chiadino – dove si formò un altro quartiere a San Luigi – e in Rozzol. Che più: le case dell'ICAM a San Sabba fecero da calamita ad altre case; quelle istituite dalla Domus Civica e quelle popolarissime di Costabruna ... tanto che oggi il rione di Rozzol è uno tra i meglio ordinati, più ridenti e salubri della nuova Trieste ... abbiamo dimenticato che l'ICAM si fece pure a costruire, accanto al Rione del Re, un gran numero di villini e qua e là in città, alloggi a riscatto ... Complessivamente (prima della costruzione delle 5 nuove case con 77 alloggi al viale Sonnino) "l'ICAM possedeva nel Comune 535 case con 5062 alloggi e 178 botteghe". Una vera piccola città popolata da circa 20.000 abitanti" ... come si apprende dal "Rendiconto sull'esercizio 32"<sup>85</sup>.

Ma anche altri Enti, che facevano riferimento ai Comuni o alle varie Amministrazioni, operavano comunque con estrema efficacia:

è stata realizzata una casa per 80 famiglie a Timignano. Questa località è antica per la storia paesana, ma ne era stato dimenticato anche il nome. Lo trasse dalle vecchie carte Pietro Kandler, quando volle identificare la zona della valle di San Giovanni ... dove erano delle polle d'acqua di monte che già avevano alimentato – tanti secoli prima – uno dei due acquedotti che Roma aveva donati a Targeste ... Quando nel 1857 venne a surrogarla l'acquedotto d'Aurisina, le sorgenti di Timignano decadde ... Ma il nome di Timignano è tornato a rivivere come quartiere cittadino "esposto", in campagna. Fin l'"ICAM" ch'ebbe primo l'idea di portare lassù una colonia di abitazioni economiche, Poi il Comune eresse, in

85 "La città dell'ICAM" (i nuovi rioni nel 32° bilancio dell'Ente comunale), in *Il Popolo di Trieste*, 18 giugno 1935, p. 5.

quelle vicinanze, una casa con alloggi popolarissimi ed oggi vi aggiunge una Scuola materna e un'altra casa con oltre 80 alloggi. La zona, per effetto di questo popolamento cittadino, ha avuto in quest'ultimo anno altre provvidenze da parte del Comune: estensione della rete idrica, estensione della condotta del gas, estensione dell'illuminazione elettrica stradale e della rete elettrica per i privati ... L'addensarsi di quell'abitato ha indotto il Comune a collocare nella zona stessa la Scuola materna<sup>86</sup>.

C'era poi "il rione della Pegolotta, "pittoresco" (dicono), ma punto allegro a vedersi"<sup>87</sup>; Chiadino<sup>88</sup>; il "rione del Re a Rozzol in Monte"<sup>89</sup>; il nuovo rione di Sant'Anna "che va formandosi tra Sant'Anna, San Sabba e Zaule"<sup>90</sup> e quello di Valmaura<sup>91</sup>. Oltre al "nuovo rione di Promontorio":

un rione nuovo si chiama Promontorio e occupa la vasta area che fu più volte occupata dalla purtroppo *quondam* Fiera campionaria ... Il periodo della lunga Guerra la lasciò naturalmente intoccata ... Con il Fascismo sono le prime case venute ad allinearsi sulle deserte vie nuove tracciate sullo sgomberato terreno ... erano tre o quattro, isolate e disperse; sono alcune decine ora e parecchie se ne fabbricano ... La Fiera è stata sostituita da un rione moderno, tutto case alte, svettanti sull'alto promontorio, tanto che a chi giunge dal mare sembrano altrettanti grattacieli nord-americani. La fisionomia di tutto il Promontorio è profondamente mutata da quell'addensarsi d'alte costruzioni, quasi tutte di stile ultramoderno. Per fortuna la rete stradale della zona è stata tracciata con criteri sani: vie di 15 o 20 metri; fatta divieto, per una larga fascia, alla costruzione di case a più piani (cioè riservata ai villini); disposizioni per l'impiego di materiale nobile almeno per una parte delle facciate ... L'attività edilizia anche al Promontorio procedette a scatti ... Si deve a questo ondeggiamento se la vasta area situata

86 "Le nuove opere del Comune che saranno inaugurate", in *Il Popolo di Trieste*, 28 aprile 1935, p. 8; "Le opere comunali che s'inaugurano domani. La scuola Materna di Guardiella-Timignano", in *ivi*, 4 maggio 1936, p. 2.

87 "Nuove costruzioni sul viale Sonnino", in *Il Popolo di Trieste*, 19 gennaio 1935, p. 2.

88 "La strada per il Cacciatore 'rinnovata' ... e lo sviluppo del rione di Chiadino", in *Il Popolo di Trieste*, 3 maggio 1935, p. 4.

89 E. MARCHIGIANI, "Rione del Re, Rozzol in Monte", in *Trieste. Guida all'Architettura (1918-1954)*..., cit., p. 121-126.

90 "Dieci milioni di nuovi lavori", in *Il Popolo di Trieste*, 4 marzo 1932, p. 4.

91 "Un nuovo rione a Valmaura", in *Il Popolo di Trieste*, 15 marzo 1934, p. 4.

nel cuore del nuovo rione ... rimase immune da costruzioni ... Fu così che quella piazza (la più ampia di Trieste) diventò proprietà comunale e perciò preziosa riserva per l'avvenire ... Frattanto ... quel vasto piazzale ... viene trasformato in Giardino pubblico<sup>92</sup>.

Le nuove costruzioni abitative richiedevano di ripensare anche le tipologie e le dotazioni di servizi e il mercato immobiliare si orientava verso case nuove che avevano, in particolare, la dotazione di "ascensori":

Un inquilino che può pagare mettiamo 500 o 4000 lire al mese, preferisce spenderle in una casa nuova che gli offre, oltre gli ormai generalizzati impianti di gas, luce e acqua, anche il bagno, il riscaldamento centrale e talvolta anche l'ascensore. Non c'è casa nuova che non sia fornita di un impianto di calefazione e, in ogni appartamento, di bagno ... È per questo che le case nuove sono ricercate ... E anche l'ICAM [dovrebbe] mettersi sull'unica via che le assicura la rivalorizzazione delle sue vecchie case: l'ammmodernamento<sup>93</sup>.

Già da quale anno, l'edilizia pianificata estensiva aveva trovato nella "Città giardino" di Poggioreale un proprio esempio significativo. Il nuovo quartiere sul Carso di "Poggioreale" a Opicina era divenuto fiore all'occhiello della politica comunale:

l'estensione della nuova Città-giardino di Poggio Reale è enorme: da una parte si estende fra l'obelisco e il vecchio villaggio a Levante, fra il Viale principale e la strada per Prosecco dall'altra. Tutte le ville sono fornite di giardini vastissimi ... e non vi sarà alcuna pendenza, o minima, nella nuova rete stradale ... L'elettrovia, la sistemazione stradale, la concentrazione di tanti ferroviari e le loro famiglie hanno popolato questa zona in modo considerevole ... e da 1750-1800 che erano un trentennio fa, gli abitanti di Poggio Reale sono saliti a oltre il doppio. È divenuta una piccola Città-giardino, con belle strade asfaltate, una buona illuminazione, servizi d'acqua, di gas e di elettricità ... Del Comune di Trieste è

92 "Un giardino pubblico nel cuore d'un rione nuovo: Promontorio e l'area dell'ex Fiera campionaria", in *Il Popolo di Trieste*, 2 maggio 1935, p. 5.

93 "La bonifica edilizia", in *Il Popolo di Trieste*, 30 maggio 1935, p. 5.

frazione di distretto o rione di campagna ... E non è temerario il prevedere che la Città-giardino – dato il limitato costo delle aree – potrà estendersi ancora moltissimo ... Ma necessita anche la soppressione del straniero nome di "Opicina"<sup>94</sup>.

Erano state dunque previste opere per "la sistemazione della strada per Poggioreale"<sup>95</sup> mentre proseguiva la costruzione di "villini ... Fu accettata da tutti i costruttori la condizione che, almeno fino all'altezza del primo piano, le nuove case siano costruite in pietra"<sup>96</sup>.

Così

il sobborgo ha preso per conto suo uno sviluppo che nessuno si attendeva. Sono state costruite tante ville fra Opicina e Poggioreale da portare alla sutura delle due frazioni. Una volta dall'Obelisco bisognava percorrere 1 km di strada fra nubi di polvere per arrivare alle prime case di Opicina; ora, fatti pochi passi, si incontrano a destra e a sinistra, ville e villini, imbocchi di vie che conducono ad altre ville e villini; e si costruisce senza posa, dall'un lato e dall'altro, talché c'è qualcuno che prevede non lontana la sutura anche fra Opicina e Banne ... Ma Poggioreale-Opicina gode anche il beneficio di strade asfaltate, ciò che significa abolizione della polvere, e conservazione del verde. Inoltre possiede tutte le comodità civili: acqua, gas, elettricità<sup>97</sup>.

Infine operavano a Trieste (come in tutte le città italiane) anche Enti 'politici' che contribuivano anch'essi allo sviluppo e alla gestione dell'espansione della città. Com'era il caso dei "Gruppi Rionali fascisti" che – emanazione locale della Federazione Provinciale del Fascio - vedevano ciascuno assegnato al proprio 'controllo' un rione urbano e che, con la costruzione delle loro sedi (una in ciascuno dei nuovi rioni), finivano anche per svolgere un ruolo non solo di coordinamento politico, ma anche di promozione. Non a caso, nel settembre del 1935, Trieste veniva risuddivisa in dieci zone per meglio riorganizzare anche quella compagine urbana<sup>98</sup>.

94 "Poggio Reale a Villa Opicina. La Città-giardino", in *Il Popolo di Trieste*, 26 aprile 1932, p. 4.

95 "Le opere eseguite dal Comune che saranno inaugurate il 28 ottobre", in *Il Popolo di Trieste*, 10 ottobre 1933, p. 2.

96 "Ventiquattro nuovi edifici. L'attività edilizia privata", in *Il Popolo di Trieste*, 4 aprile 1935, p. 4.

97 "Poggioreale, ritrovo triestino", in *Il Popolo di Trieste*, 13 agosto 1935, p. 3.

98 "L'assegnazione delle zone cittadine ai dieci 'Gruppi Rionali Fascisti'", in *Il Popolo di Trieste*,

Accanto ai gruppi politici, svolgevano un'importante azione di 'insediamento urbano, anche le Opere assistenziali e Corporative.

Era il caso della "Casa della Madre e del Bambino 'Maria Cristina di Savoia Aosta'" che, progettata dall'architetto triestino Umberto Nordio, si ergeva nell'angolo tra via Montecuoco e via Paolo Veronese, svolgendo anche funzione di Scuola materna<sup>99</sup>; e quindi l'"Istituto Provinciale per l'Assistenza Materna e Infantile"<sup>100</sup>. Poi c'era la "Casa Fascista del Marinaio"<sup>101</sup>.

### 4.3. Nuovi assi e nuove polarità abitative per Trieste italiana

Lo sviluppo moderno di Trieste richiedeva non solo di ripensare intere gerarchie urbane, ma anche di individuare assi urbani e spazi (piazze) che fossero in grado sia di smistare il traffico, sia di ospitare edifici direzionali, sia, anche, di coagulare il comune sentimento di Italianità, che la gran parte della popolazione cittadina richiedeva. Così nel caso del viale Sonnino e di piazza Oberdan.

#### 4.3.1. "Nuove costruzioni sul viale Sonnino", «principale strada della città», «gran via» a prosecuzione della nuova «grande arteria» stradale di Trieste e la connessione con il sistema delle vie «Carducci-Garibaldi»

Il viale Sonnino era certamente uno degli assi principali dell'espansione della nuova Trieste moderna. Già nel 1934 si era proceduto ad approvare da parte della Podesteria "le deliberazioni che riguardano

14 settembre 1935, p. 3; "La delimitazione delle zone cittadine per i 'Gruppi Rionali Fascisti'", in *ivi*, 20 settembre 1935, p. 3.

99 "Oggi s'inaugura la 'Casa della Madre e del Bambino', 'Maria Cristina di Savoia Aosta'", in *Il Popolo di Trieste*, 5 dicembre 1935, p.4; "Presenti i Duchi d'Aosta si è inaugurata ieri la 'Casa della Madre e del Bambino', 'Maria Cristina di Savoia Aosta'", in *ivi*, 6 dicembre 1935, p.3. Da ultimo: E.Bassi, *La Scuola materna "Maria Cristina di Savoia"* in *Trieste. Guida all'Architettura (1918-1954)* ..., cit., pp. 171-173.

100 "La Duchessa d'Aosta inaugura a Barcola l'Istituto Provinciale per l'Assistenza Materna e Infantile", in *Popolo di Trieste*, 18 dicembre 1935, p. 3.

101 "La Casa Fascista del Marinaio sarà inaugurata domani alla presenza di S.E. Host Venturi, Sottosegretario per la Marina Mercantile", in *Il Popolo di Trieste*, 14 dicembre 1935, p.3; "Oggi si inaugura la Casa Fascista del Marinaio; presenti S.E. Host Venturi e l'on. Cianetti, Presidente della Confederazione Italiana dell'Industria", in *ivi*, 15 dicembre 1935, p.3. Da ultimo anche in *Trieste. Guida all'Architettura (1918-1954)* ..., cit., pp. 181-183.

l'esecuzione della parte bassa del viale Sonnino"<sup>102</sup> e dunque si poteva ormai procedere dopo che il "Piano Grassi" aveva previsto una specifica sistemazione per l'arteria via Carducci-viale Sonnino dalla parte Sud-Est a quella Nord-Ovest della città: "tutto il Piano deve già considerarsi approvato ... e per questo potrebbe anche venir eseguito, nelle parti che riguardano il Comune, come per esempio le strade ... E se al Comune gli mancano i fondi, non gli manca però il credito"<sup>103</sup>.

In verità fin dal 1930 era previsto che

viale Sidney Sonnino fa parte di quella grande arteria che deve congiungere in modo pratico e con rapidità la Stazione centrale alla valle di Zaule, quella verso la quale si indirizzerà lo sviluppo delle nuove industrie e per conseguenza l'accrescimento demografico di Trieste. Di quel Viale per quest'anno sarà costruita la parte superiore<sup>104</sup>.

Non senza polemiche sul rapporto Vecchio/Nuovo nel 1934 le opere sul Viale erano continuate<sup>105</sup>, ma ora si intendeva porre una svolta alla situazione sulla base del Piano regolatore da poco approvato. La vocazione urbanistica era, del resto, centrale:

non si dimentichi che il viale Sonnino ha un avvenire: quello di "principale strada della città". Infatti, se si tiene conto che esso sarà la continuazione della grande arteria che attraversa Trieste da Nord a Sud, si deve convenire che esso, completando quella arteria, è destinato a vedere un traffico da "gran via". Questa "grande arteria" comincia, si può dire, alle porte del Comune nostro, cioè Sistiana. Corre per 11 chilometri su i fianchi dei monti ... raggiunge Grignano, Barcola, Miramare, correndo in linea quasi retta fino in Piazza della Libertà ... da qui per le vie Benvenuto Cellini e Carlo Ghega, si innesca nella via Carducci. Ora, mercé le demolizioni già operate nelle vie del Solitario ed Arcata, e quelle prossime del corso Gari-

102 "Verso lo sventramento di Cittavecchia...Acquisto di immobili per l'applicazione del Piano regolatore", in *Il Popolo di Trieste*, 26 maggio 1934, p. 3.

103 "Necessità di lavori pubblici", in *Il Popolo di Trieste*, 19 febbraio 1932, p. 4.

104 "La visita di S.E. Dino Alfieri ... agli stabilimenti e al porto", in *Il Popolo di Trieste*, 21 gennaio 1930, p. 7. Sulla centralità del viale Sonnino: GODOLI, *Trieste ...*, cit., p. 188-192 ("La grande arteria Carducci-Sonnino").

105 "La costruzione del viale Sonnino", in *Il Popolo di Trieste*, 2 agosto 1934, p.4; "Bruttezza delle cose vecchie sul nuovo viale Sonnino", in *ivi*, 29 agosto 1934, p. 2.

baldi ... l'arteria entra direttamente nel viale Sonnino ... varcata la piazza del Caduti fascisti, nel viale dell'Ippodromo e poi nel viale Costantino Cumano ... Il Piano Regolatore prevede, in secondo tempo, la continuazione dell'arteria, mercé un traforo nelle viscere di Montebello, nella via dell'Istria, talché si potrà dire ristabilita la strada che Roma costruì per allacciare Aquileia a Tergeste e a Pola. Questo traforo avrà la lunghezza di circa 600 metri ... Un altro traforo è progettato attraverso la collina di Ponziana, nel punto della vecchia via della Tesa che sta dirimpetto allo sbocco della via Conti nel viale Sonnino. Tutto ciò lascia comprendere come veramente il viale Sonnino, o meglio l'arteria asse di cui esso fa parte, sarà la principale strada della città<sup>106</sup>.

E dunque

sul viale Sonnino si stanno gettando le fondazioni di cinque case; una sul lato sinistro, quattro a destra. Si comincia con queste ultime il popolamento del lato destro del Viale, che non aveva, finora, nessun edificio nuovo né vecchio (sulla nuova linea di fabbrica) ... Naturalmente il primo esempio avrà seguito e c'è da tenere scommessa che in breve tempo, su quel sito del viale Sonnino, verranno ad allinearsi altri stabili moderni.

L'intervento edilizio rivestiva anche una notevole importanza urbanistica ed estetica, per la Modernizzazione dell'aspetto della città esattamente come avveniva in Cittavecchia: "le costruzioni nuove sono destinate a creare un paravento che nasconderà la vista del rione della Pegolotta, "pittoresco" (dicono), ma punto allegro a vedersi".

Le opere creavano, però, anche situazioni inaspettate: "in seguito alla sistemazione di viale Sonnino, la casetta n.26 della preesistente via della Tesa è rimasta parzialmente interrata, per cui appare opportuno demolirla anche perché l'aspetto sordido di quella vecchia casetta deturpa la bellezza del nuovo Viale"<sup>107</sup>.

Così un "Gruppo di case dell'ICAM veniva inaugurato sul viale Sonnino alla presenza di S.E. Cobolli Gigli":

106 "Nuove costruzioni sul viale Sonnino", in *Il Popolo di Trieste*, 19 gennaio 1935, p. 2; "Deliberazioni della Consulta ... Nuove costruzioni in viale Sonnino", in *ivi*, 19 maggio 1935, p. 4.

107 "Rinnovamento edilizio e nuove opere pubbliche", in *Il Popolo di Trieste*, 10 marzo 1935, p. 4.

il gruppo, costituito di 5 case con 77 alloggi, copre una superficie di 1300 mq, con un volume complessivo di 27.000 mc. La planimetria venne studiata in modo da rendere possibile la necessaria varietà nella costituzione degli alloggi, che vanno da una capienza di una stanza e cucina, camerino da bagno o doccia più accessori; ad un massimo di tre stanze, cameretta, bagno ed accessori. Ogni alloggio è inoltre provvisto di un poggiolo verso la corte, la maggioranza è dotata pure di una loggia in facciata. Tal disposizione di logge e poggioli ha dato la nota predominante all'architettura che, pure intonata al '900, riesce movimentata e non rende pesante e uniforme la lunga facciata che prospetta su viale Sonnino e quelle sulle vie laterali ... Ogni alloggio è dotato di tutti quegli impianti che l'edilizia moderna consente, quali servizi igienici e di riscaldamento, tromba per la raccolta delle immondizie, nicchie esterne per i vari contatori, rivestimenti e coloriture lavabili<sup>108</sup>.

Ma il Comune aveva dovuto procedere ad una serie di acquisti di immobili, da destinare a demolizione "a Rozzol e in città, necessari alla sistemazione stradale in relazione alla costruzione del viale Sonnino"<sup>109</sup>.

A prosecuzione dell'asse di via Sonnino si poneva poi il sistema "viale Carducci-piazza Garibaldi-corso Garibaldi" per il quale la Consulta comunale pensava "alla sistemazione dell'arteria"<sup>110</sup>.

Infatti "per sistemare la grande arteria da via Carducci a piazza Garibaldi è necessario acquistare per la demolizione le case situate alla sinistra del corso Garibaldi per chi sale. Alcune sono già divenute proprietà comunale e la Consulta ha dato ora parere favorevole all'acquisto"<sup>111</sup>.

La visita del Ministro dei Lavori Pubblici, Luigi Razza, a Trieste il 14 aprile del 1935, accompagnato dall'allora sottosegretario Cobolli

108 "Gruppo di case dell'ICAM inaugurato sul viale Sonnino alla presenza di S.E. Cobolli Gigli", in *Il Popolo di Trieste*, 31 maggio 1935, p. 5. "La bonifica edilizia", in *ivi*, 30 maggio 1935, p. 5: «sono 1400 abbondanti gli aspiranti ai 77 alloggi dell'ICAM nelle cinque case nuove di viale Sonnino».

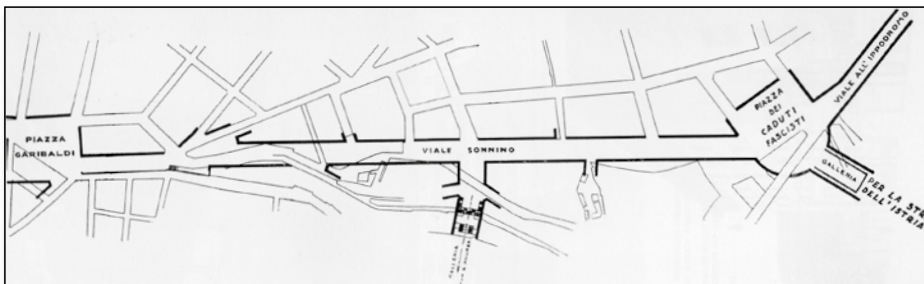
109 "Rinnovamento edilizio e nuove opere pubbliche" ..., cit.

110 "Nuovi importanti lavori pubblici deliberati dalla Consulta municipale", in *Il Popolo di Trieste*, 23 marzo 1935, p. 5.

111 "Nuovi importanti lavori pubblici deliberati dalla Consulta municipale", in *Il Popolo di Trieste*, 23 marzo 1935, p. 5. La connessione tra la via Carducci e il corso Garibaldi avveniva grazie alla demolizione di una serie di case: "Le demolizioni in corso Garibaldi e via Arcata", in *ivi*, 8 dicembre 1935, p.4. E ancora: "Le demolizioni in corso Garibaldi", in *ivi*, 31 dicembre 1935, p. 3 (si creava il caso della "Casa bizantina" dell'architetto Nicolò Sardos, appunto in stile bizantino-moresco del 1878, della qual si proponeva almeno il recupero dei materiali).

Gigli<sup>112</sup>, era però l'occasione per prendere importanti decisioni anche sul sistema delle arterie stradali triestine:

durante la visita si accennò ai futuri necessari sviluppi della grande arteria-asse Carducci-Garibaldi-Sonnino. S.E. Cobolli Gigli, che accompagnava il Ministro, rilevò sulla carta topografica della città, l'importanza per il traffico non solo urbano, ma nazionale, del completamento di quella arteria, mercé la costruzione di una galleria che, praticata sotto il margine Nord dell'Ippodromo di Montebello, porti, al di là del monte, ad innestare l'arteria stessa alla via dell'Istria (la romana Flavia). A proposito di questa galleria, di legge nella "Relazione" del chiaro ing. Paolo Grassi, Autore del Piano regolatore, che essa avrà un percorso di 660 metri. La galleria verrà a trovarsi a quota 42 e al suo sbocco, all'altezza della via dell'Istria, sarà formata una vasta piazza, nella quale sboccherà la nuova via (in costruzione) che dal passeggio di Sant'Andrea ... giungerà alla via dell'Istria ... Così che, costruita la galleria, si raggiungeranno due obiettivi: di mettere la grande via nazionale Monfalcone-Trieste in diretta comunicazione con la nazionale Trieste-Pola; e di collegarla al rione industriale di Sant'Andrea ... Il Piano regolatore ha previsto quella galleria come la soluzione più logica del problema del traffico fra il Friuli e l'Istria, ma anche di quello locale, costretto a superare dislivelli considerevoli e a percorrere lunghe distanze ... Inoltre tutta la zona meridionale della città e del suburbio sarà messa ... a "due passi" dal centro del movimento cittadino ... specie per la parte su cui si fondano le speranze dei nuovi impianti industriali ... come i Piani di Zaule



*La viabilità territoriale: la nuova arteria Carducci-Sonnino. Il tratto piazza Garibaldi-viale Sonnino-piazza Caduti (da Opere Pubbliche, a cura del Ministero LL.PP, 1935)*

112 "Il Ministro dei Lavori Pubblici Razza a Trieste", in *Il Popolo di Trieste*, 14 aprile 1935, p. 4.

... cosicché la città avrà per limiti, a Nord Sistigliano (Sistiana), a Sud Montecastiglione (Zaule), presentando al bacio del mare una fronte urbana [continua] d'oltre 23 chilometri: la grande Trieste del XX secolo<sup>113</sup>.

Nel frattempo la Consulta Municipale dava parere favorevole ad altri acquisti:

allo scopo di addivenire alla sistemazione della nuova piazza risultante in seguito alla demolizione dell'isola di case tra la via del Solitario e via Arcata, nella quale avverrà l'innesto della via Carducci nel corso Garibaldi, era necessario acquistare pure la casa in corso Garibaldi 10 e via Arcata n.5, destinata ad essere demolita<sup>114</sup>.

E in quell'opera di rinnovamento, non bisognava dimenticare di ringraziare, oltre al Podestà "l'impresa milanese del camerata cav. Cerutti che attualmente vediamo ... nella sistemazione della grande e più importante arteria cittadina di via Carducci-corso Garibaldi"<sup>115</sup>.

Imprenditoria triestina, imprenditoria milanese in quello che si rivelava – tra fondi INA, Banco di Napoli, Assicurazioni triestine, Podestria, Governo, progettisti romani – un grande affare nazionale.

Nell'individuazione della grande arteria di circonvallazione non poteva venir trascurata la parte tra Barcola e Cedàs. Il passaggio era 'stretto' e quindi la proposta era quella di allargare l'asse:

fra Barcola e Cedàs la costa è un passeggio ridente, ma è anche una strada maestra, con tutti i suoi inconvenienti e pericoli. Quando si sono volute organizzare festività pubbliche su quella Riviera, tutti si accorsero della 'mancanza di spazio', ma soprattutto del pericolo che presentava la strada maestra ... Ma si può migliorare la condizione di questo nostro prestigioso sobborgo, conquistando aree nuove sul mare, Credo che basterebbe costruire dinanzi a Barcola un vasto piazzale ... Dopo il suo allacciamento alla grande strada nazionale Barcola non può più essere utilizzata agli scopi

113 "La galleria sotto l'ippodromo di Montebello", in *Il Popolo di Trieste*, 18 aprile 1935, p. 2.

114 "La Consulta municipale. Provvedimenti preliminari", in *Il Popolo di Trieste*, 10 maggio 1935, p. 4.

115 "Il rinnovamento di Trieste e i suoi artefici", in *Popolo di Trieste*, 1 gennaio 1936, p. 4.

turistici desiderati ... Il trasporto del materiale di rifiuto risultante dalle demolizioni di Cittavecchia creerebbe, con la sola spesa dei trasporti, la platea che a Barcola occorre: circa 100.000 mq di superficie<sup>116</sup>.

#### **4.3.2. Strade cittadine «moderne» per l'Urbanistica funzionalista: gli assi stradali nel nuovo Piano regolatore «adatti al febbrile traffico moderno»**

L'Urbanistica funzionalista' – ai dettami della quale anche il nuovo Piano regolatore si ispirava sulla base di una sensibilità che ormai contrassegnava tutte le proposte progettuali "moderne" per le città italiane, anche se i Progettisti erano, chi più chi meno, legati all'Avanguardia razionalista – faceva della rete stradale interna alle città (oltre che di quella territoriale) uno dei cardini sui quali incentrare tutte le previsioni. Così anche nei dettati del nuovo "Piano Grassi/Jona" (Piacentini), non mancavano indicazioni anche per un ripensamento delle rete stradale cittadina, in aggiunta al tracciamento degli assi principali. Fin dal 1932 "tutto il Piano deve già considerarsi approvato ... e per questo potrebbe anche venir eseguito, nelle parti che riguardano il Comune, come per esempio le strade"<sup>117</sup>.

I lavori per singoli tratti si erano dunque succeduti negli anni e ora, tra il 1935 e il 1936, le sanzioni economiche internazionali, dopo l'aggressione dell'Italia all'Etiopia, nell'attuazione del Piano non dovevano comunque interrompere il ritmo delle attività:

le informazioni sui lavori stradali che sta per intraprendere il Comune sono buon sintomo della volontà di chi sta a capo dell'Amministrazione cittadina [il Podestà] di non interrompere il ritmo delle opere pubbliche per effetto delle sanzioni ... I lavori stradali non implicano l'impiego di materiale estero: essi possono essere eseguiti con materiali di casa<sup>118</sup>.

116 "La riviera di Barcola e una possibilità nuova" (i detriti della Cittavecchia per ampliare le rive) in *Il Popolo di Trieste*, 16 giugno 1935, p. 9.

117 "Necessità di lavori pubblici", in *Il Popolo di Trieste*, 19 febbraio 1932, p. 4.

118 "Il corso Cavour e le strade al Ponziano", in *Il Popolo di Trieste*, 12 gennaio 1936, p. 4.

La sistemazione delle strade riguardava il vecchio centro: "sul nuovo Corso (e sul vecchio) si allineeranno i nuovi edifici. La pianta vecchia della città sarà rispettata, ma semplificandola: ciò vuol dire, in lingua povera, che al posto di una rete di strade fitta si avrà una rete di strade rada e ... fiammante"<sup>119</sup>.

E anche nelle aree adiacenti, ormai rimodernate dopo gli abbattimenti di Cittavecchia e zone limitrofe:

ci sarà tanta ampiezza nella nuova rete stradale fra il nuovo e il vecchio Corso, tra piazza Malta e la via Punta del Forno nuova (prevista mi pare in 20 metri!), che se la via Malcanton nuova, che oggi ha 5 o 6 metri di larghezza, ne avrà 13 anziché 16 [come previsto nel Piano regolatore], non sarà un gran malanno ... mentre nella parte di via Malcanton sita più a monte essa può conservare eventualmente la larghezza prevista nel Piano regolatore<sup>120</sup>.

Ma allo stesso modo si doveva caratterizzare anche la serie delle strade periferiche e rionali:

Fra pochi giorni si inizieranno i lavori di sistemazione stradale al corso Cavour, l'importante arteria che lega la zona della Stazione centrale al centro della città: piazza dell'Unità e le rive del Porto ... Corso Cavour, a lavori compiuti, si presenterà come il corso Vittorio Emanuele III e via Mazzini, e cioè nell'assetto d'una via adatta al febbrile traffico moderno<sup>121</sup>.

Però

il Comune vuole che pure i quartieri periferici abbiano lo stesso trattamento ... come nel caso di uno dei rioni più popolari, quello di San Giacomo, dove il quartiere detto "del Ponzianino" reclamava più urgenti le sollecitudini del Comune. Quel rione che è denso di popolazione, possiede una frequentatissima Scuola d'av-

119 "Come si chiamerà 'Cittavecchia' quando sorgerà il nuovo quartiere?", in *Il Popolo di Trieste*, 11 gennaio 1935, p. 2.

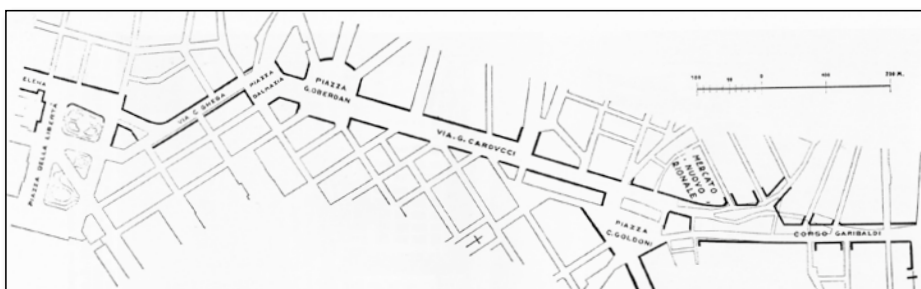
120 "Per una modificazione del Piano regolatore" (una lettera, una proposta), in *Il Popolo di Trieste*, 1 maggio 1935, p. 2.

121 "Il corso Cavour e le strade al Ponziano", in *Il Popolo di Trieste*, 12 gennaio 1936, p. 4; "La sistemazione del suolo (per le condutture) in corso Cavour", in *ivi*, 13 luglio 1935, p. 2.

viamento professionale, e ha veduto sorgere negli ultimi due anni, la sede del VI° Settore e un Lavatoio pubblico con 62 vasche, Era giusto che anche la rete stradale, dove si svolge un traffico intenso, venisse migliorata. Il Comune procederà appunto a lavori di sistemazione dello scacchiere di vie nel quartiere del Ponzianino ... e essi potranno cominciare già nella prima decade di febbraio<sup>122</sup>.

Importante era stata anche la sistemazione della

strada di San Luigi, che si imponeva per le esigenze del traffico divenuto più intenso dato lo sviluppo del rione di Chiadino. Il Podestà dispose perciò prima la sistemazione del primo tratto della via Farneto ... poi il tratto intermedio della lunghezza d'oltre un chilometro e mezzo ... Ora viene aperta al traffico perché deve essere chiusa la strada carreggiabile per il Cacciatore, quella che si diparte dalla cosiddetta Rotonda dei Boschetti ... Anche questa strada ... ha subito una generale sistemazione ... e il Podestà dispose perché essa avesse una generale correzione, per modo da renderla agevole anche al movimento delle autocorriere oltre che delle automobili ... Così si avranno due strade (la strada vecchia San Luigi o del Farneto; e quella che si diparte dalla cosiddetta Rotonda dei Boschetti), perfette in ogni riguardo, per collegare il centro al parco del Cacciatore, rispettivamente alla pittoresca vetta del colle, dove si trovano la prestigiosa villa comunale



*La viabilità territoriale: la nuova arteria Carducci-Sonnino. Il tratto piazza Libertà-via Carducci- corso Garibaldi (da Opere Pubbliche, a cura del Ministero LL.PP, 1935)*

122 "Il corso Cavour e le strade al Ponziano", in *Il Popolo di Trieste*, 12 gennaio 1936, p. 4. In precedenza si erano annunciate la «sistemazione dinanzi alle case dell'INCIS prevista dal Piano regolatore» (in "Deliberazioni della Consulta Municipale", in *ivi*, 26 novembre 1935, p. 3), dopo che il Podestà si era molto impegnato per «le sistemazioni stradali in via Ghenga, via Cellini, via Roma, via Mazzini, e a Roiano e al monte Spaccato; oltre alla sistemazione delle due carreggiate per il Cacciatore e della Scala Santa» (in "Il primo biennio del podestariato Salem: un bilancio stupefacente", in *Il Popolo di Trieste*, 20 ottobre 1935, p. 4).

“Revoltella”, il “Ferdinando”, sede della “Società Triestina del Tennis ed il Bersaglio” e della “Società dei Cacciatori” ... Ma il Cacciatore ha inoltre una terza strada, l’antica strada che molti anni fa fu battezzata “dell’Eremo” ... ed è già attualmente molto frequentata perché tutto quel versante della collina è già popolata di ville e villini<sup>123</sup>.

### 4.3.3. Progetti e realizzazione per il nuovo Verde urbano

Altro carattere determinante per la città moderna – fatto proprio dall’Urbanistica funzionalista – era la progettazione, all’interno del Piano regolatore, di nuove aree verdi per una più razionale distribuzione del Verde e dei servizi ad esso connessi. Non si trattava solo di razionalizzare l’esistente in una città come Trieste, che aveva immediatamente alle spalle, sulle colline, estese cinture boschive; ma anche di pensare alle nuove espansioni.

Nel rione Promontorio ... per l’ondeggiamento [del mercato edilizio] la vasta area situata nel cuore del nuovo rione ... rimase immune da costruzioni ... Fu così che quella piazza (la più ampia di Trieste) diventò proprietà comunale e perciò preziosa riserva per l’avvenire ... Frattanto ora ... quel vasto piazzale ... viene trasformato in Giardino pubblico. Sono stati trasportati sul posto molti carri di terra vegetale ... preparati i telai per la formazione di pergolati, tagliati i vialetti e campi di gioco infantile, piantati alberi, arbusti ed aiuole fiorite<sup>124</sup>.

### 4.3.4. La continuazione di piazza Oberdan, «uno dei più lussuosi ed eleganti quartieri di Trieste italiana» e la sistemazione del rione di “Barriera nuova”

In ottemperanza alle previsioni del Piano regolatore e sulla base di quanto realizzato, piazza Oberdan si poneva come polo del nuovo svi-

123 “La strada per il Cacciatore ‘rinnovata’ ... e lo sviluppo del rione di Chiadino”, in *Il Popolo di Trieste*, 3 maggio 1935, p. 4; “Le opere comunali che s’inaugurano domani. La strada San Luigi-Cacciatore”, in *ivi*, 4 maggio 1936, p. 2.

124 “Un giardino pubblico nel cuore d’un rione nuovo: Promontorio e l’area dell’ex Fiera campionaria”, in *Il Popolo di Trieste*, 2 maggio 1935, p. 5.

luppo di Trieste non a caso in direzione di Monfalcone (dove si concentrava buona parte della più aggiornata Industria cittadina), come un efficiente attrattore di forze e di iniziative in un nuovo quartiere al contempo residenziale e dirigenziale. Le linee dell'invaso e degli edifici pertinenti era in gran parte stata tracciata, ma restavano comunque aperte alcune questioni importanti.

la Consulta municipale dà parere favorevole ad una equa transazione compensativa con l'architetto Nicolò Drioli intorno alla cessione di mq 1510 d'area dell'ex caserma Oberdan per la costruzione di quattro nuovi edifici, condizionata a nuove disposizioni d'altezza, masse e masse. Dovendosi sistemare, secondo il Piano Regolatore, tra piazza tra i Rivi, che sta al lato sinistro della chiesa di Sant'Ermacora, era previsto l'acquisto di alcune frazioni di proprietà privata ... [si è infine optato per uno scambio di aree tra Comune e privati] pagando la differenza in ragione del valore ... Sull'area ceduta sarà dal nuovo proprietario costruita una casa di civile abitazione<sup>125</sup>.

Non era solo la piazza. Tutto il rione «Barriera nuova» veniva ripensato sulla base del nuovo Piano regolatore:

una nuova piazza sarà aperta nell'addensato rione di 'Barriera nuova' e ciò in esecuzione del Piano regolatore. Se si osserva, in una carta topografica della città, la formazione del rione stesso, salta agli occhi la povertà di quel rione in quanto a piazze. Originariamente esso non possedeva che la cosiddetta piazza (ch'è un crocevia) di San Francesco d'Assisi e il Largo del Giardino Pubblico dove sorge il monumento a Rossetti. Soltanto nell'ultimo tempo sul territorio del rione sono stati formati alcuni 'slarghi' che si chiamano 'Esedra Oberdan', 'largo Piave', 'Foro Ulpiano' ... Il rione avrà fra poco una nuova piazza e proprio nella parte dove di essa si sentiva maggiormente bisogno, cioè tra via Giulia e il viale XX Settembre ... Essa avrà un'estensione di circa 2500 mq di nuova area (cioè non compresi i tratti delle vie accennate). Non è molto, ma sufficiente a dare un po' di respiro a quella zona già troppo densa di case. Anzi in quel punto ... si sta per costruire un blocco di

125 "Rinnovamento edilizio e nuove opere pubbliche", in *Il Popolo di Trieste*, 10 marzo 1935, p. 4.

12 case d civile abitazione ... che avranno le facciate su via Giulia, sul viale XX Settembre e sulla nuova piazza ... ed esse fruiranno in comune d'un vasto giardino al posto dei dodici previsti cortili<sup>126</sup>.

Fondamentale, nella nuova sistemazione, era il contributo della "RAS-Riunione Adriatica di Sicurtà", la Compagnia assicurativa triestina che, fondata nel 1838, aveva esteso nei decenni la propria attività anche all'Estero, ma che in Italia, dal punto di vista della proprietà immobiliare, aveva ora tratto ampio profitto ("dalla Marcia su Roma del 1922 al 1935 la RAS ha visto accresciuto il proprio patrimonio immobiliare da 48 a 303 milioni di lire"), ora con "un vasto piano di costruzioni in varie città d'Italia e quasi tutte in zone di Piano regolatore": "non lontano in ultimazione è l'erigendo palazzo di Trieste in piazza Oberdan, che avvierà a rapida soluzione la sistemazione di uno dei più importanti centri della città"<sup>127</sup>.

Non lontano tra le più accese polemiche che si erano consumate in città per il rapporto 'urbano' tra Antico e Nuovo, si era posta quella relativa alla costruzione, tramite interrimento di una parte del canale, della piazza "Umberto I" di fronte alla chiesa di Sant'Antonio. Parte del canale era stato infine interrato, in prossimità della basilica, e così si era potuta aprire la nuova piazza che metteva in connessione importanti assi stradali del Borgo Teresiano<sup>128</sup>. Questioni di nuove piazze...

#### 4.4. Case e nuovi rioni cittadini: la richiesta di una soluzione 'pianificata' del problema abitativo

Dopo anni di stagnazione, finalmente alla fine del 1934 il mercato edilizio sembrava in ripresa

le cifre che troviamo nella "Rivista della città di Trieste" dimostrano che un movimento edilizio si andava già nel settembre scorso

126 "La nuova piazza tra la via Giulia e il viale XX Settembre", in *Il Popolo di Trieste*, 12 maggio 1935, p. 5.

127 "L'ampio contributo della RAS al rinnovo edilizio", in *Il Popolo di Trieste*, 14 agosto 1935, p. 2. Per il palazzo della RAS in piazza Oberdan, ora: L.L.KRASOVEC, *Palazzo della RAS in Trieste. Guida all'Architettura (1918-1954)* ..., cit., pp. 177-179.

128 "Un nuova piazza della città intitolata a 'Umberto I'", in *Il Popolo di Trieste*, 21 marzo 1935, p. 4.

delineando nella nostra città, per lungo tempo povera di nuove costruzioni. Si ricorderà che per vari anni (dal 1923 al 1930) Trieste pareva che non fabbricasse altri che l' "Istituto Comunale Abitazioni Minime". Una ripresa di costruzione coincide con l'esordio dell'anno XII [1934], cioè da quando la città s'accorse che il Piano Regolatore non era un atto platonico e che lo sventramento e risanamento dei vecchi rioni passava dallo stadio dei desideri a quello della realtà. Così si videro moltiplicarsi i cantieri di costruzione e sorgere case un po' in tutti i rioni che tengono ancora aree da fabbrica<sup>129</sup>.

La ripresa c'era, ma non certo all'insegna delle 'grandi quantità':

per quanto riguarda l'ubicazione delle case nuove (quelle già abitabili e quelle in costruzione) notiamo che 4 riguardano il rione di San Vito; 3 quello di Barriera Vecchia; 4 quello San Giacomo; 1 quello di Città nuova. Dunque complessivamente entro il pomeriggio, 12. Nei rioni suburbani si hanno 3 case nuove nel rione Farneto; 3 in quello di Roiano; 4 in quello di Servola; 3 in quello di Barcola; 1 in quello di Sant'Anna. Complessivamente nel suburbio 14. Prova che il centro è già pressoché saturo di costruzioni e che la città continua ad invadere ciò che una volta era campagna. Nell'Altipiano le costruzioni nove non furono che 2 e si trattava di due villini signorili.

Pochi mesi dopo, nel marzo del 1935 si cominciava a delineare un ulteriore *trend* di ripresa, anche se i quantitativi restavano davvero esigui:

veniamo informati che nell'ultima seduta della Commissione Edilizia municipale vennero esaminati 25 o più progetti edilizi (case e villini) e riesaminati alcuni progetti (alcuni progetti nuovi e vecchi) e alcuni respinti per riguardo alle facciate. I progetti riguardano quattro villini e per il resto case di civile abitazione, di quattro e più piani. Esse sorgeranno in varie zone cittadine: via Udine e via degli Stella, in via Franca, a Roiano, in via Barbariga e Giulio Solitro, in via Media, in via Donadoni, in via San Francesco, in

129 "L'attività edilizia a Trieste", in *Il Popolo di Trieste*, 27 gennaio 1935, p. 4.

via dei Piccardi, in via Fabio Severo, in via dei Giuliani, in via San Marco, in Scorcola-Coroneo ... La ripresa edilizia è indice della riaffermata volontà di ascensione della nostra città<sup>130</sup>.

In altri casi si trattava di rendere più confortevole quanto già fatto, specie in relazione alle «abitazioni minime»:

a tergo delle case dell' "Istituto Comunale Abitazioni Minime" (ICAM) in via Giovanni Orlandini esistono due frazioni di terreno di mq 475.19 e rispettivamente di mq 909.75, le quali hanno praticamente scarso valore per il Comune e, non essendo recintate, presentano pericolo per l'incolumità pubblica. Invece l'ICAM le unirebbe alle accennate sue case trasformandole in giardini e cortili alberati. L'ICAM provvederà alla sistemazione di quei terreni e alla loro recintazione ... E la Consulta comunale è d'accordo<sup>131</sup>.

La 'politica dei piccoli numeri' sembrava premiare il podestà Salem, nonostante si fosse ben lontani da una ripresa completa, a dispetto della propaganda sbandierata:

ventiquattro nuovi edifici. Continua in modo confortevole la rinnovata attività edilizia privata .. con numerosi progetti di case e ville: 14 delle prime e 2 delle seconde ... I progetti riguardano case di civile abitazione da costruirsi un po' in tutti i rioni, ma particolarmente in zone periferiche: in via del Ghirlandaio, via dell'Istria, via dei Piccardi, in via Pauliniana, in via Tagliapietra, in via Commerciale, in via San Marco, in Valle di Roiano, sul viale Raffaello Sanzio, sul viale Sonnino. I villini progettati saranno costruiti in Scorcola e a Poggioreale (Opicina). Fu accettata da tutti i costruttori la condizione che, almeno fino all'altezza del primo piano, le nuove case siano costruite in pietra<sup>132</sup>.

Si era venuta però a creare una situazione imprevista: la mancanza di manodopera edilizia poiché i cantieri pubblici di Cittavecchia assorbivano tutta la manovalanza.

130 "Altre 25 case nuove", in *Il Popolo di Trieste*, 3 marzo 1935, p. 4; "Nuove costruzioni edilizie: 35 case e 12 ville", in *ivi*, 25 aprile 1935, p. 4.

131 "Rinnovo edilizio e nuove opere pubbliche", in *Il Popolo di Trieste*, 10 marzo 1935, p. 4.

132 "Ventiquattro nuovi edifici. L'attività edilizia privata", in *Il Popolo di Trieste*, 4 aprile 1935, p. 4.

L'attività edilizia a Trieste occupa ormai tutte le maestranze disponibili e ci dicono che le imprese costruttrici trovino difficoltà ad accaparrarsi operai specializzati. Da qualche parte ci venne registrata la presenza di numerosi operai allogeni. Vogliamo sperare che essi siano cittadini delle nostre terre, cioè che non siano piovuti dall'estero. I Sindacati certamente controlleranno l'impiego della mano d'opera, affinché sia preferita in ogni caso quella paesana, la quale è numerosissima fra l'Alpe e la Livenza. E se l'elemento paesano fosse tutto occupato abbiamo sempre la risorsa di ricorrere al Veneto e alla Romagna, che anche in passato ci davano provetti operai.

Vi era dunque ripresa edilizia connessa alle grandi iniziative pubbliche, modesta attività privata (o di Enti non pubblici), ma paradossalmente anche mancanza di manodopera, tanto che la città aveva finito per attirare lavoratori sloveni. La 'questione nazionale', che era poi una questione 'di numeri', si riproponeva sfuggendo completamente a tutte le statistiche ufficiali: Trieste continuava insomma a mantenere il proprio 'ruolo attrattore' nonostante tutte le politiche antiurbane e, soprattutto, le politiche nazionalistiche.

#### **4.5. Le scuole «focolari d'Italianità»: un importante tema di sviluppo urbano e di scelte 'nazionalistiche'**

Anche durante l'«Era Salem» il problema della 'Scuola' come istituzione formativa per "l'Italiano nuovo" e, a Trieste, per creare un nuovo 'equilibrio etnico', veniva seguito con grande attenzione; anche dal punto di vista urbanistico e architettonico.

Di primario interesse si poneva «il progetto del nuovo Ginnasio-Liceo "Dante Alighieri", che è stato completato e inviato al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici a Roma ... e non appena ottenuta l'approvazione del Consiglio Superiore si potrà iniziare anche questa costruzione»<sup>133</sup>.

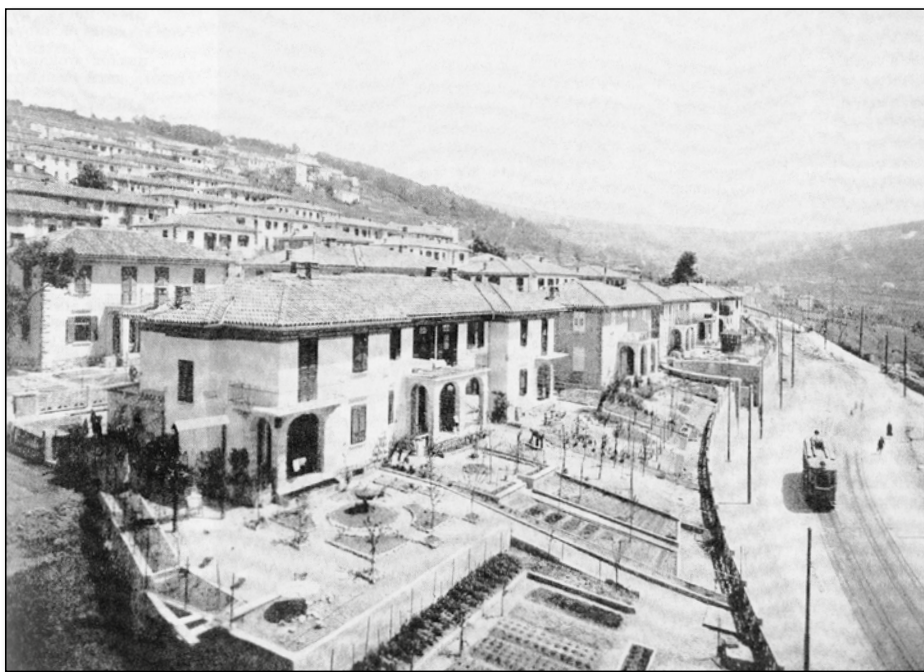
L'identità italiana poteva così trovare nell'organizzazione di questo complesso – nato per le *élites* cittadine e regionali – un ulteriore polo

133 "Il crescente ritmo rinnovatore del Comune. Importanti comunicazioni del Podestà alla Consulta municipale", in *Il Popolo di Trieste*, 17 febbraio 1935, p. 2.

educativo e di riaffermazione nazionale<sup>134</sup>.

Il Comune procedeva però anche alla riorganizzazione delle "Nuove scuole" di grado inferiore, operazione benemerita contro l'analfabetismo, ma non certo priva anche di intenti 'ulteriori', anche se ormai, dopo la 'ricetta Gigli'<sup>135</sup> ogni problema con gli abitanti «alloggiati» risultava 'ufficialmente' risolto:

vogliamo in particolare dare rilievo alla rapidità con cui dal Podestà sono stati risolti il problema scolastico nella valle di Roiano e quello della scuola materna in Guardiella. A Roiano andava di anno in anno crescendo la popolazione scolastica e si era dovuto prima introdurre i turni, poi sopprimere l'asilo di Gretta per adoperare quelle aule ad uso di scuola elementare. Inoltre si presentava



*Case ICAM in Rozzolo* (da "Opere Pubbliche", a cura del Ministero LL.PP., 1935)

134 "Il nuovo Ginnasio-Liceo 'Dante Alighieri'", in *Il Popolo di Trieste*, 6 settembre 1935, p. 3. Si veda ora: L.L.KRASOVEC, *Liceo-Ginnasio Dante (1934-1936) di V.Privileggi*, in *Trieste. Guida all'Architettura (1918-1954)* ..., cit., pp. 181-183.

135 Il mio Canali, "Il primo Piano Regolatore di Trieste italiana" ..., cit., pp.381-388.

necessario disporre di un edificio scolastico per insediarvi la scuola di avviamento professionale ... Il Podestà deliberò di erigere una scuola materna in Guardiella, scegliendo una ubicazione atta a facilitare l'affluenza dei bambini delle case dell'ICAM e degli alloggi popolarissimi eretti nella località di Timignano. Iniziata nell'autunno passato, questa scuola materna è a buon punto: sono in via di ultimazione le opere murarie ... così che per il 21 aprile la nuova scuola materna di Timignano sarà inaugurabile. Questa scuoletta completa la serie delle scuole nella valle di Guardiella, che una trentina di anni fa invocava idarno una scuola elementare e un giardino d'infanzia<sup>136</sup>.

### Anche in merito a Roiano

il Podestà procedette con altrettanta sollecitudine: prima fece ampliare la scuola esistente, riformandola in modo da renderla più corrispondente alle esigenze odierne della educazione scolastica e poi deliberò la costruzione d'un nuovo edificio, posto accanto al primo e capace di 14 aule, cioè 6 aule, sale di disegno e 2 gabinetti, più la Scuola d'avviamento professionale e 8 aule (secondo piano), per corrispondere ai bisogni della scuola elementare esistente che, con le sue 20 aule e con la succursale di Gretta (4 aule) deve provvedere alla frequentazione di 1200 allievi; ciò che rende necessario l'uso dei turni ... La costruzione della nuova scuola fu iniziata nell'estate passata ... e il suo compimento è previsto già nella prossima primavera. ... Avrà un'ampia palestra e un vasto campo da giochi alberato; sarà fornita di docce e di tutto l'attrezzamento d'un istituto d'avviamento professionale<sup>137</sup>.

Il tono era ovviamente trionfalistico e magari eccessivo, vista la gravità dei problemi ("il Comune soddisfa ai suoi obblighi scolastici per una lunga serie d'anni"), ma indubbiamente "si arricchisce il popoloso quartiere di Roiano della scuola che era da questi abitanti più intensamente desiderata".

136 "I lavori del Comune. Nuove scuole", in *Il Popolo di Trieste*, 9 marzo 1935, p. 4. Prima anche: "I molti problemi di Trieste", in *ivi*, 22 febbraio 1931, p. 4; "Bonifiche, acquedotti, strade, case, scuole per il popolo nella Provincia di Trieste", in *ivi*, 28 ottobre 1933, p. 5; A. NICOTERA, "L'approvazione del Duce ad un vasto piano di opere pubbliche a Trieste", in *Il Popolo d'Italia* (Milano), 9 gennaio 1934, p. 3.

137 "I lavori del Comune. Nuove scuole", in *Il Popolo di Trieste*, 9 marzo 1935, p. 4.

Interessante anche l' "impatto urbanistico" dell'opera:

per effetto della nuova costruzione tutta quella parte di Roiano sarà trasformata: la via delle Ginestre sboccherà in un'ampia piazza (dov'è la stazione terminale del tram e la caserma "Emanuele Filiberto d'Aosta"). Sulla nuova piazza già sta per sorgere – di fianco alla Scuola – una nuova casa d'abitazione civile<sup>138</sup>.

Si poteva tracciare una sorta di bilancio:

L'Amministrazione scolastica comunale si trovò, sotto il crollato Regime straniero, a dover aumentare edifici ed aule scolastiche. Tuttavia esso riuscì ... ad aumentare considerevolmente il numero delle sue scuole e aule; inoltre alle Elementari aggiunse le Scuole materne e le prime complemento con i ricreatori, divenuti poi le prestigiose Case rionali Balilla, che sono divenute un titolo onorifico per Trieste ... Anche nel caso della refezione scolastica, richiesta dal Governo, il Comune di Trieste sta all'avanguardia. Non soltanto la città possiede – per la costruzione di edifici scolastici già attuate o in corso di attuazione – un numero di aule che copre il fabbisogno della città e della campagna, ma il Comune provvede pure alla refezione scolastica la quale, iniziata con le Scuole materne, fu estesa poi alle Elementari ... Negli ultimi due anni la nuova Amministrazione comunale ha aumentato l'armamento scolastico (così veramente può essere denominato l'insieme dei vari Istituti d'educazione) con le scuole Materne di Servola, Longera, Valmaura e San Luigi; con l'ampliamento delle scuole Elementari di Prosecco e di Poggioreale; con la preparazione della nuova scuola di Roiano (con 34 aule) ... Oggi nel territorio del nostro Comune non vi è più la possibilità di affermare che "manchino scuole". Tutti i rioni urbani, quelli suburbani e anche le frazioni di campagna hanno le loro scuole Materne, le loro scuole Elementari, e loro scuole di Avviamento professionale ... Forse solo l'accrescimento della popolazione e nel vasto rione delle Maddalene potrà rendere necessario qualche ampliamento di Scuole esistenti, ma per il presto il Comune nostro ha provveduto ai bisogni scola-

138 "I Consulitori [cioè i membri della Consulta municipale] accompagnati dal Podestà visitano i principali lavori in corso d'esecuzione", in *Il Popolo di Trieste*, 14 marzo 1935, p. 4. Ancora: "Visita delle Autorità al costruendo nuovo edificio scolastico 'G.Brunner' di Roiano", in *ivi*, 22 settembre 1935, p. 5.

stici ... Una popolazione scolastica che di poco dista dai 30.000 allievi s'addensa in queste scuole, che sono altrettanti focolari d'Italianità<sup>139</sup>.

## 5. Situazione economica e politiche cittadine. L'auspicata «ripresa economica» e il problema di un 'nuovo ruolo' internazionale per la Città italiana

Il 1935, primo anno della 'seconda era Salem', dal punto di vista delle prospettive internazionali per Trieste e il suo porto si apriva con l'importantissimo accordo siglato da Mussolini e il ministro francese Laval, dopo anni di scontri e di competizioni in rapporto all'Europa centro-danubiana, tradizionale asse di riferimento per l'Emporio triestino. Le tensioni tra gli Stati filo-francesi, raccolti nella "Piccola intesa" (Cecoslovacchia, Jugoslavia e Romania) e quelli filo-italiani (Austria e Ungheria in particolare, ma anche Estonia<sup>140</sup>), avevano generato un allontanamento delle merci, specie cecoslovacche, dal porto triestino, creando comunque una contrazione dei flussi, in favore dei porti jugoslavi. Invece, con la nuova politica si registravano, "Benefici effetti previsti a Bucarest"<sup>141</sup>, "Vivo interesse a Budapest"<sup>142</sup>, un miglioramento dei rapporti fino ad allora non buoni tra Austria e Cecoslovacchia<sup>143</sup>, mentre "i giornali austriaci e centro europei, come quelli cecoslovacchi, sottolineano l'importanza dei colloqui"<sup>144</sup> e si attuava addirittura un "riavvicinamento italo-jugoslavo"<sup>145</sup>.

Nel contempo, Trieste cercava di aprirsi verso nuovi (o rinnovati) orizzonti, cercandosi significativi ruoli attivi<sup>146</sup>, ma con occhio attento

139 "Il Comune per le scuole", in *Il Popolo di Trieste*, 14 aprile 1935, p. 6.

140 "La nuova Estonia, uno Stato su basi corporative sull'esempio dell'Italia", in *Il Popolo di Trieste*, 10 marzo 1935, p.1. Anche per la vicina Lituania: "Settimana italiana a Kanaus (Lituania)", in *ivi*, 2 maggio 1935, p. 2.

141 "Benefici effetti previsti a Bucarest", in *Il Popolo di Trieste*, 4 gennaio 1935, p. 6.

142 "Vivo interesse a Budapest", in *Il Popolo di Trieste*, 4 gennaio 1935, p. 6.

143 "Dopo gli accordi, i rapporti austro-cecoslovacchi verso una nuova fase" (e anche quelli italiani) in *Il Popolo di Trieste*, 15 gennaio 1935, p.2; "Arte e Artisti italiani in Cecoslovacchia", in *ivi*, 2 maggio 1935, p. 2.

144 "Una dichiarazione del ministro francese Laval per gli accordi di Roma", in *Il Popolo di Trieste*, 4 gennaio 1935, p. 1; "Roma e Parigi affermano il comune proposito ... La riunione a Lubiana di Ministri della 'Piccola Intesa' (Jugoslavia, Cecoslovacchia, Romania), in *ivi*, 12 gennaio 1935, p. 1.

145 "Il riavvicinamento italo-jugoslavo", in *Il Popolo di Trieste*, 19 marzo 1935, p. 1.

146 "Il porto di Trieste e la Grecia" (le voci in Grecia che Trieste non avrebbe più il porto franco) in *Il Popolo di Trieste*, 25 aprile 1935, p. 4.

alla concorrenza dei porti nordici (Brema ed Amburgo) che cercavano di attirare le merci dei Paesi danubiani<sup>147</sup>.

Come nel caso dell'Africa, dove le Colonie italiane costituivano un orizzonte di importante sviluppo economico:

Trieste, da città navigatrice e commerciante, ha avuto sempre una tendenza ad interessarsi alle imprese coloniali ... È indubbio che tutti ormai sentono che l'Africa rappresenta l'avvenire per l'Europa che si trova chiusi altri campi di lavoro ... C'è la possibilità di fare moltissimo in Cirenaica, in Tripolitania, nell'Eritrea e soprattutto nella Somalia ed ormai la consapevolezza di tali possibilità è entrata nella coscienza pubblica ... Già dal nostro porto salpano battelli diretti alle nostre colonie o arrivano carichi provenienti da esse ... Le esportazioni da Trieste verso l'Eritrea ascесero nel 1933 a 15.756 quintali; quelle inviate in Libia a 55.609 quintali; quelle spedite in Somalia a 6914 quintali (ma erano state 15.890 nell'anno precedente). Le importazioni dall'Eritrea e dalla Somalia ascесero nel 1933 a 9465 quintali, quelle dalla Libia a 2401. Certamente si può fare di più ... Con la linee di navigazione regolari che possediamo il compito è reso meno difficile agli intraprendenti<sup>148</sup>.

E ciò mentre rimaneva di primaria importanza il tradizionale rapporto con Alessandria d'Egitto: "La linea Trieste-Alessandria, risalente al 1837, ha ancora importanza commerciale, anche se non più turistica (la bandiera italiana è del resto la 2° dopo quella inglese nel porto egiziano, con 275.317 tonnellate di merce"<sup>149</sup>.

L'occhio doveva rimanere, però, particolarmente attento alla situazione dei Balcani, verso i quali l'Italia manteneva mire politiche e interessi economici e, soprattutto, verso i quali Trieste era il trampolino di lancio ottimale. Ad esempio, si registrava l'attenzione verso opere di ricerca scientifica e divulgativa quali una serie di testi curati da Giorgio

147 "L'accresciuto traffico del porto di Trieste e qualche allarme nordico" (la concorrenza di brema e Amburgo) in *Il Popolo di Trieste*, 7 giugno 1935, p.2.

148 "Trieste e l'Africa", in *Il Popolo di Trieste*, 9 gennaio 1935, p. 3.

149 "La nostra bandiera nel porto di Alessandria", in *Il Popolo di Trieste*, 30 maggio 1935, p. 4. In verità l'intento del Lloyd Triestino era quello di potenziare anche la rotta turistica Trieste-Alessandria, così che il piroscafo "Gange" che sostituì l'"Ausonia": "Il Lloyd Triestino costruirà nuovi piroscafi per le linee dell'Oriente", in *ivi*, 7 novembre 1935, p. 3.

Nurigiani, massimo conoscitore allora dei rapporti italo-bulgari, in quanto "libri necessari a che si interessa dei problemi balcanici e di quelli dell'espansione italiana nel prossimo Oriente, utili a tutti gli Studiosi e fascisti, che è come dire patriottici, onesti, chiarificatori"<sup>150</sup>.

Discorso analogo per la Polonia, verso la quale venivano indirizzate gli interessi dei lettori de' *Il Popolo di Trieste*:

il forestiero di passaggio che capiti in Polonia trova mille sorprese gradite; l'Italiano ne trova molte di più ... perché i Polacchi ... sono la sentinella avanzata della nostra comune Civiltà latina ... e anche se l'orizzonte dei nostri rapporti si oscura, non può trattarsi che di inoffensive burrasche di estate, perché noi andremmo contro noi stessi se volessimo fare gli antipolacchi, e i Polacchi andrebbero contro le loro stesse ragioni di vita ... In tutto il Paese polacco, ciò che ne costituisce i ricordi, per così dire le lettere di nobiltà, ha sempre un'impronta latina ... Dario Lischi ha percorso la Polonia con lo spirito latino ... come giornalista fascista ... In questo suo nuovo volume "Polonia d'oggi" ... Dario ha capito che cosa è la Polonia "antemurale Christianitatis" ... essa ha in comune con noi tutti i fondamenti della Civiltà<sup>151</sup>.

Si cercavano nuovi orizzonti, ma rimanevano fissi i rapporti ormai consolidati con l'Ungheria, nei confronti della quale veniva diffusa l'idea di un'amicizia storico culturale protrattasi nei secoli, che trovava ora a livello nazionale una serie di importanti momenti di affermazione<sup>152</sup>, ma che a Trieste aveva comunque un proprio fulcro per ovvi motivi economici<sup>153</sup>.

150 R.R. Petitto, "I libri del giorno. 'Italia e Bulgaria' [di G.Nurigiani]", in *Il Popolo di Trieste*, 9 gennaio 1935, p. 3.

151 R.R. Petitto, "I libri del giorno. 'Polonia d'oggi' [di D.Lischi]", in *Il Popolo di Trieste*, 17 gennaio 1935, p. 3. Poi anche: "Le iniziative culturali italo-polacche", in *ivi*, 24 marzo 1935, p.3; "Il riavvicinamento culturale italo-polacco", in *ivi*, 16 aprile 1935, p.3; "I rapporti italo-polacchi" (in miglioramento), in *ivi*, 2 maggio 1935, p. 2. Quel miglioramento dei rapporti, preparato ovviamente nel tempo, coronava un rapporto economico, che si era in verità già avviato da qualche tempo: "Le prove del primo motore diesel per la motonave polacca 'Pilduski' nella Fabbrica Macchine Sant'Andrea", in *Il Popolo di Trieste*, 5 gennaio 1935, p. 2; "Felice varo della motonave 'Batory' costruita a Monfalcone per conto della Polonia", in *ivi*, 4 luglio 1935, p. 4.

152 Si può vedere il mio F.Canali, *L'«arte dei Primitivi» e il revival neo-ottocentesco come stile nazionale ungherese ... per l'architettura dello Storicismo. La «prima serie» di «Corvina» (1921-1936) e l'interpretazione dei rapporti artistici italo-ungheresi tra Tre e Quattrocento*, in "Amant alterna Camenae". *Studi linguistici e letterari offerti ad Andrea Csillagy*, a cura di A.Carli, B.Tottossy, N.Vasta, Alessandria, 2000, pp. 269-283.

153 Magyar, "Memorie della Pannonia (romana) in Ungheria", in *Il Popolo di Trieste*, 13 gennaio 1935, p. 3; "La convenzioni culturale italo-magiara firmata ieri a Roma", *ivi*, 17 febbraio 1935, p. 1. Per il

## 5.1. Lo sviluppo del Porto e dell'Emporio commerciale: la politica danubiana (l'amicizia italo-austro-ungherese), la competizione con la Jugoslavia e la ripresa dei traffici

Toccava ad una testata 'indipendente' (o, perlomeno apparentemente 'terza') quale era il "Times" di Londra diffondere una 'fotografia' della più recente condizione del porto di Trieste, dopo la decisa contrazione dei traffici che si era verificata negli ultimi anni. Una 'fotografia' ripresa, ovviamente, da *Il Popolo di Trieste*:

segue per il 1934 un +32% sulle cifre del 1933 dovuto all'importazione del carbone tedesco e inglese destinato alle ferrovie austriache e alle esportazioni di grano dall'Ungheria ... Quindi [la ripresa è avvenuta grazie] al miglioramento degli indici della produzione e del commercio estero di Ungheria, Austria e Cecoslovacchia ... oltre [alla stipula dei] "Protocolli di Roma" con Austria e Ungheria<sup>154</sup>.

Il dato si commentava da sé, ma certo veniva messo in luce dagli Inglesi la realtà del fatto che la floridezza di Trieste continuasse a derivare da quella dei Paesi dell'Europa danubiana e di come solo una politica estera governativa italiana lungimirante potesse garantire a Trieste la sua prosperità. Il mercato italiano era ridotto rispetto all'entità dei traffici e solo una diplomazia accorta insieme ad una 'Politica di potenza' verso l'Est potevano assicurare il passaggio delle merci (e, in questo, l'interesse inglese a contenere l'influenza di Parigi verso il Danubio, appoggiando l'Italia, era evidente).

Nel frattempo andavano ulteriormente organizzati i rapporti economici con l'Austria:

la riunione a Roma del "Comitato italo-austriaco" con la una "Re-

ruolo centrale di Trieste: "Un bollettino in lingua ungherese verrà trasmesso da 'radio Trieste'", in *ivi*, 20 gennaio 1935, p.3. Seguivano altri numerosissimi articoli dedicati all'Ungheria a firma dello stesso "Magyar".

154 "L'incremento del traffico del porto di Trieste nei rilievi del 'Times' di Londra", in *Il Popolo di Trieste*, 8 gennaio 1935, p. 2. Poi anche "Un'intervista all'on. Bruno Coceani sulla funzione ed efficienza del porto di Trieste e le convenzioni con l'Austria", in *ivi*, 24 marzo 1935, p. 2; "I problemi del commercio triestino discussi dal 'Comitato dell'Unione dei Commercianti" («in questi otto mesi si rilevano risultati molto soddisfacenti») in *ivi*, 11 maggio 1935, p. 2.

lazione" che affronta le nuove questioni di collaborazione fra le Amministrazioni ferroviarie, le compagnie di navigazioni, gli Enti portuali ... Il Comitato è efficiente elemento coordinatore tra il commercio turistico e le aziende di trasporto<sup>155</sup>.

E per rispondere alle richieste dell'Austria il porto di Trieste "che non fu mai uno scalo carboni" vedeva nel 1934 un deciso aumento di quei traffici "da 219.018 tonnellate nel 1933 a 560.000 nel 1934, grazie all'apporto dell'importazione austriaca"<sup>156</sup>. Dopo gli accordi con la Cecoslovacchia, nuove partite di carbone dovevano partire anche per rispondere al fabbisogno boemo<sup>157</sup>.

Un nuovo canale di movimento si intensificava poi, dopo 1934, verso la Palestina, dove sempre più Ebrei, a causa della situazione politica in Germania dopo l'avvento di Hitler, si trasferivano: "se il movimento ebraico verso la Palestina continuasse nella misura del 1934 non c'è dubbio che per le conseguenze economiche e commerciali, industriali e di immigrazione, il nostro porto non potrà non averne vantaggio"<sup>158</sup>.

Ad un confronto tra i dati di Genova con quelli di Trieste si intuiva, però, che la ripresa triestina segnava il passo rispetto ai conseguimenti della 'rivale'. Una valutazione comparativa smorzava gli entusiasmi:

nel 1934 Trieste ha avuto una ripresa confortevole del suo traffico di transito, ma non poté assistere ad un più accentuato movimento commerciale ... I mercanti triestini riescono a collocare le loro merci un po' ovunque nel Regno, ma quando si tratta di trafficare con Paesi stranieri è un altro affare ... E la "Teoria dell'Autarchia

155 "I traffici austriaci attraverso il porto di Trieste", in *Il Popolo di Trieste*, 2 febbraio 1935, p. 2. Anche: "L'accordo culturale italo-austriaco", in *ivi*, p.6. E ancora: "L'accordo culturale italo-austriaco firmato a Roma", in *ivi*, 3 febbraio 1935, p.3; "La nuova costituzione corporativa in Austria", in *ivi*, 8 febbraio 1935, p. 1; "La missione storica dell'Austria. Un articolo di Mussolini [ripreso da 'Il Popolo di Trieste']", in *ivi*, 14 febbraio 1935, p. 1.

156 "Il carbone nel porto di Trieste", in *Il Popolo di Trieste*, 27 giugno 1935, p. 4.

157 "Accordo italo-cescoslovacco sulla fornitura del carbone", in *Il Popolo di Trieste*, 11 dicembre 1935, p. 2.

158 "Possibilità commerciali in movimento", in *Il Popolo di Trieste*, 5 febbraio 1935, p.2. La linea marittima verso la Palestina (Haifa e Tel Aviv) era attiva da un decennio: "Cordialità italo-palestinesi nel 10° anniversario della linea Trieste-Tel Aviv", in *ivi*, 7 marzo 1935, p. 4. Ancora: "I servizi Adriatico-Palestina. Un messaggio di Chaim Weizmann della 'Jewish Agency' al Lloyd Triestino per l'ospitalità ai Maccabi [migranti ebrei]", in *ivi*, 10 marzo 1935, p. 5; "La nuova linea [ulteriore] Adriatico-Palestina ... e il piroscalo 'Palestina'", in *ivi*, 17 marzo 1935, p. 2; "Il 'Galilea' del Lloyd Triestino parte oggi per la Palestina", in *ivi*, 13 marzo 1935, p. 2; "Una significativa cerimonia nel porto di Caifa. L'inaugurazione del gagliardetto", in *ivi*, 16 maggio 1935, p. 4.

economica" quand'è applicata segna la fine delle relazioni commerciali<sup>159</sup>.

La presa di posizione, dal punto di vista triestino, era duplice: concorrenzialità con Genova sul mercato interno; apertura verso i mercati esteri, chiedendo, senza mezzi termini, che il Governo rinunciassse per il futuro ad ogni chiusura autarchica, che avrebbe decretato la morte economica della città. Fosche nubi si profilavano all'orizzonte ...

Intanto, però, i dati erano più confortanti rispetto a qualche anno prima: "a Trieste si è registrata una diminuzione di circa 7000 disoccupati. Il traffico si è chiuso nel 1934 con un movimento complessivo di 4 milioni di tonnellate con un guadagno di +32.4% sul 1933, un guadagno di +17.2% sul 1932, una perdita di -6.1% sul 1931"<sup>160</sup>.

Dunque la situazione era in chiaro-scuro, perché la ripresa c'era rispetto all'ultimo biennio<sup>161</sup>, ma risultava nettamente inferiore rispetto a solo a tre anni prima (1931), anche se l'annus horribilis – il 1933 – era passato. "Però il traffico camionistico è in continuo aumento e ha raggiunto nel 1934 la non indifferente entità di 362.367 tonnellate ... Nell'industria è da registrare la notevole ripresa dei cantieri ... e di quelli delle costruzioni aeronautiche a Monfalcone".

Il potenziamento organizzativo avveniva attraverso un nuovo Ente preposto, il "Consorzio triestino per i traffici con l'Estero" "del quale sono parte le principali industrie, banche e società di assicurazione, di navigazione e ditte commerciali. Si propone di agevolare, quale intermediario, gli affari con l'Estero"<sup>162</sup>, ma la strada era ancora lunga per una ripresa reale:

Trieste sta subito dopo Genova nel commercio di esportazione (tonnellate di merci imbarcate: Genova 1.066.398; Trieste 738.232

159 "La situazione dei commerci [Genova e Trieste]", in *Il Popolo di Trieste*, 31 gennaio 1935, p. 4.

160 "Indici di una confortevole ripresa economica. L'incremento di traffici a Trieste e Genova alla fine del 1934", in *Il Popolo di Trieste*, 6 febbraio 1935, p. 2; "I traffici commerciali nel porto continuano a risalire", in *ivi*, 17 aprile 1935, p. 2.

161 "Il miglioramento di traffici del porto di Trieste", in *Il Popolo di Trieste*, 17 luglio 1935, p. 2; "Indici confortevoli della ripresa economica", in *ivi*, 2 agosto 1935, p. 2; "I traffici in ripresa nel nostro porto", in *ivi*, 17 settembre 1935, p. 3.

162 "L'inizio dell'attività del 'Consorzio Triestino per i Traffici con l'Estero'", in *Il Popolo di Trieste*, 3 febbraio 1935, p. 3. Anche "Migliorata situazione generale delle industrie e nei commerci della Provincia", in *ivi*, 19 luglio 1935, p. 2.

... poi Venezia con 477.558 ... Fiume con 222.014 tonnellate ... quindi Livorno, Bari, Savona, Napoli). Trieste viene però quarta nelle importazioni (Genova 6.153.481; Venezia 3.279.547; Savona 2.065.222; Trieste 1.824.635 ... poi Napoli, Livorno, Palermo, Catania ... Fiume<sup>163</sup>.

Si capiva chiaramente dai dati come l'economia del porto triestino fosse soprattutto di transito verso l'Estero e di minor entità verso l'Italia (anche se con un ragguardevole 4° posto nella classifica nazionale). "Sommando importazioni ed esportazioni la graduatoria dei porti italiani in tonnellate è: Genova 7.219,879; Venezia 3.757.105; Trieste 2.562.867 ... poi Savona, Napoli, Livorno, Palermo, Ancona, Catania, Fiume, Bari ...".

L'Emporio triestino si poneva dunque come uno dei principali d'Italia, anche se staccato nettamente da Genova (che era il porto per eccellenza del "Triangolo industriale" insieme a Savona). Dal punto di vista merceologico poi, Trieste si poneva come *leader* nel commercio dei minerali di Ferro (Pirite) con 170.232 tonnellate (seconda Napoli con 112.919); al secondo posto per il caffè (prima Genova con 25.627 tonnellate; seconda Trieste con 14.408 specie per il mercato danubiano; terzo posto per Napoli con sole 4455 tonnellate; al quarto Venezia con 1870 tonnellate). Trieste era, ancora, al secondo posto per il commercio di semi oleosi (primo posto per Genova con 212.206 tonnellate; a Trieste 104.222); terzo posto per il cotone grezzo (114.202 tonnellate a Genova; 58.816 a Venezia; 55.123 tonnellate a Trieste). Per il commercio di legname, a Trieste toccavano solo 4554 tonnellate rispetto alle 663.004 di porti dell'Italia intera.

Nel gennaio del 1935 il movimento delle merci si mostrava superiore a quelli di gennaio 1931, 1932, 1933 e anche 1934. Questo perché "già nel 1934 il traffico è risalito sia per gli accordi voluti dal Duce con l'Austria e l'Ungheria; sia per la ripresa spontanea"<sup>164</sup>. Era importantissimo riconquistare i vecchi mercati in pieno e dunque a Vienna in una conferenza veniva fatta conoscere "L'efficienza tecnica del porto di Trieste"

163 "I nostri commerci nel 1934 sul 'Bollettino dell'Istituto Centrale di Statistica'", in *Il Popolo di Trieste*, 7 febbraio 1935, p. 3.

164 "Il movimento commerciale del nostro porto (nel gennaio 1935)", in *Il Popolo di Trieste*, 19 febbraio 1935, p. 2.

nel febbraio 1935, in accordo con la Camera di Commercio viennese<sup>165</sup>.

Per aumentare quell'efficienza, si poneva mano con grande dinamismo, al rinnovo delle strutture portuali, come ben mostrava il volume edito dal Ministero dei Lavori Pubblici "Trieste nelle realizzazioni fasciste"<sup>166</sup>.

Ma anche la stampa cittadina dava conto degli interventi ai Magazzini Generali<sup>167</sup>.

Restava poi la voce 'traffico turistico', 'coperto' a Trieste dalle Società dei Cosulich e dal "Lloyd Triestino". Il movimento era in forte calo – come tutti i settori portuali – rispetto all'Anteguerra, ma, faticosamente, si cercava di tenere il passo.

Nel 1932 si notava come "oggi l'affluenza dei forestieri e viaggiatori è diminuita ... ed è quasi nulla perché non abbiamo più linee marittime con il Levante e con i porti oltre Suez .. [e i viaggiatori] prendono dunque imbarco a Venezia"<sup>168</sup>.

L'istituzione del "Comitato italo-austriaco" nel 1935 puntava ad ottenere, nei confronti del mercato danubiano, anche un "efficiente elemento coordinatore tra il commercio turistico e le aziende di trasporto"<sup>169</sup>.

Il Lloyd Triestino dal canto suo, nel 1935, pensava di riattivare vecchie rotte e di aprirne di nuove, specie verso l'Oriente, dopo che alcuni piroscafi erano stati requisiti per i trasporti militari in Africa Orientale:

il Lloyd ha già in esecuzione un piano che assicurerà il mantenimento del primato dell'Italia nelle linee dell'Oriente ... Il piroscafo "Gange" potrà sostituire l'"Ausonia" sulla linea Trieste-Alessandria ... E poi la costruzione di una "Super Victoria" motonave da 20 mila tonnellate ... e le installazioni più moderne per passeg-

165 "L'efficienza tecnica del porto di Trieste. Una conferenza alla Camera di Commercio viennese del Direttore dei Magazzini Generali, comm. A. Suppani", in *Il Popolo di Trieste*, 22 febbraio 1935, p. 2.

166 "Trieste nelle realizzazioni fasciste (anni I-XII E.F. 1922-1934)", in *Opere Pubbliche* (Roma), marzo-aprile, 1935.

167 "Lo stanziamento statale ... per i Magazzini Generali di Trieste e Fiume", in *Il Popolo di Trieste*, 8 giugno 1935, p. 2. I dati sulla situazione italiana erano esposti alla III<sup>a</sup> Mostra del Mare di Trieste come ricordava Cobolli Gigli in un suo recente scritto: "Un articolo di S.E. Cobolli Gigli sui porti del Mediterraneo su la rivista 'Il Mediterraneo'", in *ivi*, 2 luglio 1935, p. 2.

168 "I viaggiatori alle stazioni di Trieste", in *Il Popolo di Trieste*, 28 gennaio 1932, p. 4.

169 "I traffici austriaci attraverso il porto di Trieste", in *Il Popolo di Trieste*, 2 febbraio 1935, p. 2. Anche: "L'accordo culturale italo-austriaco", in *ibidem*, p.6. E ancora: "L'accordo culturale italo-austriaco firmato a Roma", in *ivi*, 3 febbraio 1935, p. 3; "La nuova costituzione corporativa in Austria", in *ivi*, 8 febbraio 1935, p.1; "La missione storica dell'Austria. Un articolo di Mussolini [ripreso da 'Il Popolo di Trieste']", in *ivi*, 14 febbraio 1935, p. 1.

geri e merci ... con addirittura due piscine ... Da Trieste la linea per Sciangai farà fatta con due ottime unità<sup>170</sup>.

La Cosulich rimodernava, invece, la motonave “Vulcania” e quanto prima “lo farà anche con il “Saturnia” una delle più grandi motonavi turistiche d’Italia”<sup>171</sup>.

Nel novembre la Direzione dei Magazzini Generali tentava anch’essa un bilancio addirittura dei tredici anni di “attività fascista del porto di Trieste”, riconoscendo

la sua singolare importanza per l’economia nazionale, che risiede nei traffici di transito; ciò è stato al giusto valore apprezzato dal Governo fascista, come è dimostrato non solo dalle provvidenze per il tecnico potenziamento, ma ancora più dagli importanti accordi internazionali intesi a valorizzare la missione di Trieste nell’espansione economica della Nazione<sup>172</sup>.

Insomma tutto tornava lì: il porto non poteva funzionare senza un’adeguata politica internazionale. Che significava; accordi e politica danubiana, di diplomazia o ‘di Potenza’ che fossero.

## **5.2. La struttura industriale guardando oltre il “Piano Regolatore” e l’”Ente della Zona industriale di Trieste”: dalla nuova “Zona industriale” per lo sviluppo delle industrie nel Vallone di Muggia, alla cantieristica navale a Monfalcone, passando per l’industria edilizia**

Per lo sviluppo dell’economia triestina, che – si capiva – non poteva più affidarsi unicamente ai traffici del porto, legati inesorabilmente ad

170 “Il Lloyd Triestino costruirà nuovi piroscafi per le linee dell’Oriente”, in *Popolo di Trieste*, 7 novembre 1935, p. 3.

171 “La ‘Vulcania’ della Cosulich trasformata nei motori e nell’arredamento riprende oggi i suoi viaggi verso l’America”, in *Popolo di Trieste*, 21 dicembre 1935, p. 5.

172 “Il porto di Trieste nell’Era fasciata (1922-1935). Un pubblicazione a cura della Direzione dei Magazzini Generali”, in *Il Popolo di Trieste*, 24 novembre 1935, p. 4. Una recensione al volume era anche di Gaetano Corsani, “Il rinnovamento e lo sviluppo del porto di Trieste”, in *ivi*, 15 dicembre 1935, p. 4: «il porto di Trieste, per la sua situazione geografica, ricongiunto finalmente alla Madre Patria, si vede costretto a modificare rapidamente la sua funzione di sbocco naturale di una grande unità territoriale spezzata ormai in molti frammenti, per inserirsi in posizione apparentemente eccentrica, nell’economia italiana. Il contributo che in tale nuova situazione il porto di Trieste può dare all’economia nazionale è altissimo, sebbene indiretto, attraverso le nuove funzioni di transito, che appaiono insostituibili per collegare gli Stati successori con bacino mediterraneo e con ampie zone del vicino e lontano Oriente».

una situazione di Politica internazionale che esulava dal controllo delle forze locali, una importante risorsa era quella industriale; e per le nuove industrie il Piano regolatore aveva definito una zonizzazione precisa che si incentrava, come per le strutture del nuovo Porto, nel vallone di Muggia.

In verità la 'strategia industriale' complessiva, dal punto di vista della localizzazione, si mostrava molto più articolata: se nel territorio comunale si tentava, appunto, lo sviluppo verso Est, a Muggia, di una intera "Zona industriale franca", in verità il sistema risultava bi-polare, comprendendo anche la zona Ovest a Monfalcone, dove i grandi Gruppi triestini avevano già da tempo 'decentrato' la produzione. E per coordinare tutto lo sviluppo era stato istituito l'"Ente della Zona industriale di Trieste" (che comprendeva i territori dei comuni di Trieste, Monfalcone, Aurisina, San Dorligo e Muggia e, cioè, "la zona economica triestina"). L'imprenditoria triestina poteva contare su importanti appoggi a livello governativo (in primo luogo su Giuseppe Cobolli Gigli) e, dunque, nel 1935 si potevano attuare una serie di 'ristrutturazioni' societarie di importantissime imprese – come i "Cantieri Riuniti dell'Adriatico"<sup>173</sup> e la "Cosulich Società Triestina di Navigazione"<sup>174</sup> di Augusto Cosulich;

173 "La sistemazione dei 'Cantieri Riuniti' e la rinascita di Trieste" (con un nuovo Consiglio di Amministrazione sotto l'egida del Governo), in *Il Popolo di Trieste*, 24 luglio 1935, p. 2. Il 18 settembre 1930 si costituì la Società anonima per azioni "Cantieri Riuniti dell'Adriatico" (C.R.D.A.), con sede a Trieste dalla fusione dello "Stabilimento Tecnico Triestino" e del "Cantiere Navale Triestino". Presidente della società fu l'ammiraglio Umberto Cagni, ma la Società faceva riferimento alla famiglia Cosulich, il cui controllo diretto durò fino al 1933. In quell'anno "Cantieri Riuniti dell'Adriatico" entrò nell'orbita statale dell'IRI, ma i Cosulich continuarono a tenere il timone della Società, tanto da rimanere alla direzione del cantiere fino al 1949 (anno della morte di Augusto Cosulich). La Società, la cui Direzione Generale era a Trieste, aveva numerosi stabilimenti di produzione quali il "Cantiere San Marco", il "Cantiere San Rocco" e la "Fabbrica Macchine Sant'Andrea", l'"Officina Ponti e Gru" e la "S.A. Gas Compressi" a Trieste; il "Cantiere Navale Triestino" a Monfalcone; la "S.A. Fonderie e Officine" di Gorizia; il "Cantiere Scoglio Olivieri" di Pola; e poi a Venezia i "Cantieri Navali e Officine Meccaniche" e la "S.A. Esercizio Bacini". Nel 1923 a Monfalcone si era dato avvio alla produzione di velivoli aerei per cui il "Cantiere Navale Triestino" si trasformava nei "Cantieri Aeronautici e Navali Triestini", con un deciso potenziamento dal 1933 delle Officine Aeronautiche (nel 1935 fu appositamente realizzato il vicino aeroporto di Rochi dei Legionari per testare i nuovi aerei). La società "Cantieri Riuniti dell'Adriatico" (C.R.D.A.), grazie al concorso tra gli stabilimenti di Monfalcone, Trieste, Venezia e Pola, poté dunque costituire un polo navalmeccanico (per navi civili, commerciali e militari; e per sommergibili) e aereo (con la costruzione degli aerei CANT) all'avanguardia nella produzione di motori, macchine e velivoli completi, che arrivò a contare nel periodo precedente alla Seconda Guerra Mondiale oltre 12.000 dipendenti. Cfr. D. FORNASIR, *Ampliamento dell'Officina navale dei "Cantieri Riuniti dell'Adriatico" di Monfalcone*, Trieste, 1938; "Cantieri Riuniti dell'Adriatico. Origini e sviluppo (1857-1907-1957)", a cura dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico, Monfalcone, 1957; *Cantiere 100 anni di navi a Monfalcone*, a cura di M. Martinuzzi, San Dorligo della Valle (TS), 2008. (Il gruppo imprenditoriale italiano dell'ingegnere Giuseppe Orlando era invece subentrato nella gestione dei "Cantieri Navali di Fiume" che, con la denominazione di "Cantieri Navali del Quarnaro S.A.", avevano ripreso anch'essi pienamente la loro attività dopo il 1924).

174 Con il passaggio di Trieste all'Italia nel 1918, la vecchia "Società Triestina di Navigazione",

e l’”Azienda Carboni Italiani” di Guido Segre<sup>175</sup> – che avrebbero dato luogo un’intesa attività (anche architettonica e urbanistica) negli anni successivi.

### 5.2.1. La “Zona franca industriale” di Trieste/Zaule nel vallone di Muggia

Già da qualche anno si cercava di incentivare, pur con non troppo successo, i nuovi insediamenti industriali che, con la collocazione del porto commerciale nell’area di Zaule nel Vallone di Muggia, avrebbero dovuto risultare favoriti anche dall’istituzione di una vera e propria “Zona franca”<sup>176</sup>. Nel gennaio del 1935, a pochi mesi dall’approvazione del Piano regolatore, una tale ‘vocazione’ dell’area comunale veniva ribadita, specie in vista del fatto che

il Regio Decreto-legge sulla “Zona industriale” di Trieste cesserà di aver vigore il 31 dicembre 1936. I privilegi fiscali accordati da quella legge si estendono a tutte le nuove industrie che si siano piantate nel “territorio economico di Trieste”, il quale comprende: Trieste, Monfalcone, Duino-Aurisina, San Dorligo della Valle, Muggia. Territorio abbastanza esteso, con svariate risorse,

ormai totalmente in mano austriaca, venne riacquistata dalla famiglia Cosulich di Trieste, per assumere, nel marzo del 1919 la denominazione “Cosulich Società Triestina di Navigazione”. Dopo l’acquisto azionario da parte della Banca Commerciale Italiana nel 1929, nel 1932, insieme al Lloyd Sabaudo” e alla “Navigazione Generale Italiana”, la “Cosulich” dava vita ad un’unica compagnia, la “Italia Flotte Riunite” che, sotto il controllo del Governo, riuniva le principali società di navigazione italiane (nel 1936, nell’ambito dell’organizzazione della statale IRI, sarebbe poi stata costituita la “Finmare Società Marittima Finanziaria”, cui si affiancava “Italia Flotte Riunite” prima e poi la “Italia-Società di Navigazione”). All’interno sia di “Italia Flotte Riunite” che di “Italia - Società di Navigazione” la “Cosulich Società Triestina di Navigazione” mantenne però sempre una notevole autonomia amministrativa. Cfr. H. F. MAYER e D. WINKLER, *In allen Häfen war Österreich. Die Österreichisch-Ungarische Handelsmarine*, Vienna, 1987; *In cantiere. Tecnica, arte, lavoro. Ottant’anni di attività dello stabilimento di Monfalcone*, a cura di V. Staccioli, Monfalcone, 1988; P. VALENTI, *Storia del cantiere navale di Monfalcone (1908-2008)*, Trieste, 2007; *Cantiere 100 anni di navi a Monfalcone*, a cura di M. Martinuzzi, San Dorligo della Valle (TS), 2008; S.E. CARNEMOLLA, “Da Lussino a Monfalcone. Dai Cosulich a Fincantieri: le navi passeggeri nella storia della cantieristica italiana”, in *Rivista Marittima*, agosto-settembre, 2008, pp. 65-84; Idem, “Monfalcone: storia di un cantiere navale”, in *Diacronie. Studi di Storia Contemporanea*, 12, 4, 2012 in [www.studistorici.com](http://www.studistorici.com), letto nel marzo 2016.

175 “L’Azienda Carboni Italiani. Il Decreto istitutivo pubblicato sulla ‘Gazzetta Ufficiale’”, in *Il Popolo di Trieste*, 4 agosto 1935, p. 2. Non a caso Trieste si stava avviando a diventare un importante porto carbonifero, quale non era mai stato (a vantaggio di Venezia). Cfr. “Il carbone nel porto di Trieste”, in *Il Popolo di Trieste*, 27 giugno 1935, p. 4.

176 “La zona industriale e franca nel porto di Trieste”, in *Il Popolo di Trieste*, 23 febbraio 1930, p. 4. In particolare, per il “Piano Grassi” la vicenda è stata riassunta nel mio Canali, “*Il primo Piano Regolatore di Trieste italiana*” ..., cit., pp. 397 e segg.

con mano d'opera specializzata per numerose industrie o, ad ogni modo, intelligente e attiva<sup>177</sup>.

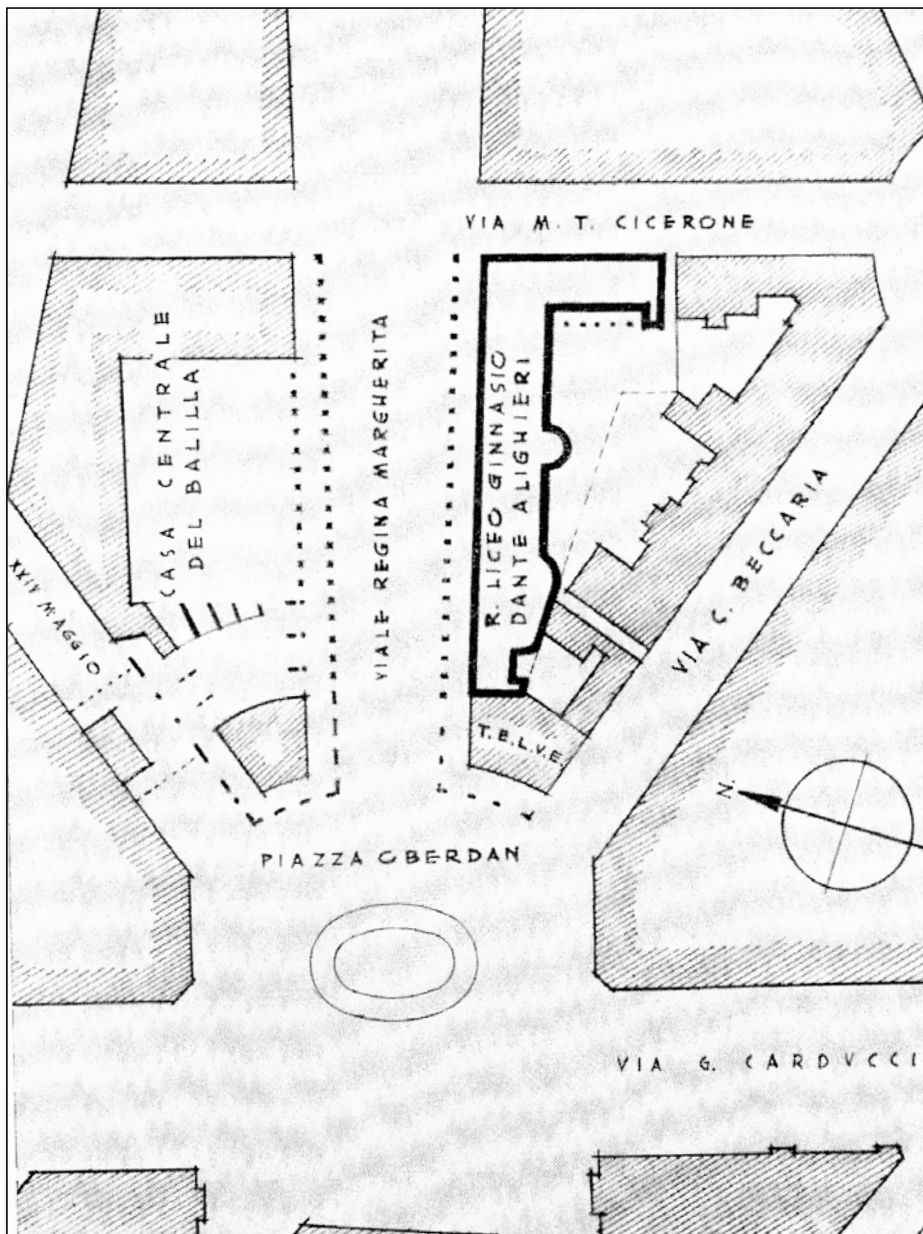
La "Zona" non era, però, riuscita a decollare:

si deve constatare, purtroppo, che gli sperati effetti di quella Legge non furono pari alle lusinghe tanto di coloro che la vollero, quanto di coloro che la concessero. Essa venne proprio mentre ... scoppiava e si diffondeva la crisi economica mondiale [del 1929]. Così che scarsi devono riconoscersi i risultati della Legge sulla "Zona industriale": quantunque si assicuri che una dozzina di piccole industrie nuove siano sorte in questo periodo e che altre numerose abbiano approfittato delle esenzioni fiscali per rinnovare i propri impianti ... naturalmente quella esenzione dal pagamento delle imposte e dei dazi implica per l'industria la permanenza per dieci anni entro la Zona industriale di Trieste ... ed essa garantisce a Trieste la stabilità dei nuovi stabilimenti.

Le prospettive potevano essere interessanti per il futuro:

la crisi economica è evidentemente in diminuzione e la ripresa si avverte già in parecchi settori. Ciò fa credere anche in nuove possibilità. Noi non abbiamo fabbriche di cioccolate, benché linee di navigazione regolari leghino il nostro porto ai Paesi di produzione; non abbiamo un molino che macini il grano dell'Istria o del Friuli o prepari la farina ai pastifici; attendiamo ancora una fabbrica di alluminio, pure avendo nell'Istria un vasto giacimento di Bauxite; e più volte fu promessa una vetreria per approfittare dell'esistenza di Silice in Istria. La vetreria darebbe impulso alla fabbrica di lampadine elettriche, come il molino accentuerebbe la produzione delle paste alimentari ... I capitali sonnecchianti nelle Banche o nelle Casse di Risparmio ... dovrebbero associarsi nell'intento di sviluppare accanto alla Trieste dei traffici [del porto], una Trieste fortemente industriale. L'avvenire economico della città non può essere soltanto commerciale, ma deve derivare da un incremento di industrie ... accanto a quello dei traffici.

177 "La zona industriale e le sue ulteriori possibilità", in *Il Popolo di Trieste*, 25 gennaio 1935, p. 4.



*L'inserimento planimetrico del nuovo Liceo Dante Alighieri presso piazza Oberdan  
(da Opere Pubbliche, a cura del Ministero LL.PP., 1935)*

## Dunque

Il "Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa" dovrebbe fin d'ora chiedere al Governo fascista la prolungazione di validità della Legge ... Comunque sia c'è ancora uno spazio di tempo di mesi 23 perché ... si possa procedere alla fondazione di nuove industrie approfittando delle larghe esenzioni fiscali accordate dalla Legge esistente.

Mentre si cercava un accordo per il salvataggio di una delle poche industrie attive, il "Cotonificio triestino"<sup>178</sup>, una svolta puntuale, ma significativa, sembrava giungere con la fondazione della nuova "Raffineria d'olii minerali" (petrolio):

della quale si parlava da molto tempo e che viene a consolare le speranze che i Triestini nel 1927 avevano riposto nella concessione della 'zona industriale' ... poiché Trieste doveva modificare talune sue funzioni di grande Emporio commerciale ... Di fatti, costituito l'"Ente della Zona industriale di Trieste" (che comprende i territori dei comuni di Trieste, Monfalcone, Aurisina, San Dorligo e Muggia, cioè la zona economica triestina) ha iniziata una campagna di propaganda un po' ovunque, nei centri capitalistici e industriali italiani e dei Paesi gravitanti economicamente verso Trieste. Si ebbero numerose richieste di informazioni, si formularono progetti, si parlò di una fabbrica di alluminio (la bauxite si trova alle porte di Trieste), di una fabbrica di vetrami (la Silice si trova in Istria), di una raffineria di zuccheri ... ma nessun progetto fu condotto in porto ... È un fatto che l'insuccesso della Zona industriale si dovette alla crisi economica generale ... Tuttavia qualche industria vecchia approfittò delle facilitazioni fiscali per rinnovare i propri impianti ... Era mancato finora l'impianto di una grande industria: ora è venuta. La "raffineria d'olii minerali" potrà ... svilupparsi in modo da assicurare al porto di Trieste un notevole incremento del traffico ... creando un importante porto petroliero ... Frattanto vediamo la seconda grande raffineria di olii minerali sorgere nei Piani di Zaule, in fondo a quella baia pittoresca che la prima raffineria aveva già fatta designare col nome promettente di

178 "La nuova sistemazione (finanziaria) del 'Cotonificio Triestino'", in *Il Popolo di Trieste*, 13 dicembre 1935, p. 4.

“porto del petrolio”. A Zaule e nella limitrofa zona di Stramare c’è abbondanza di aree capaci di accogliere depositi e laboratori per parecchie industrie<sup>179</sup>.

E, ormai, tutto sembrava indirizzare verso un avvenire industriale dopo il 1935: “Le sanzioni pongono a Trieste l’imperativo industriale”<sup>180</sup>.

### 5.2.2. Il ‘sistema industriale triestino’ extra comunale e la zona di Monfalcone

Ormai da decenni grandi Gruppi industriali triestini avevano deciso di decentrare a Monfalcone<sup>181</sup> le attività produttive e industriali e, in particolare, la famiglia Cosulich vi aveva fondato, nel 1908, il “Cantiere Navale Triestino” dopo la chiusura degli stabilimenti di Trieste, divenuto poi, dopo il 1918, uno dei principali attivi in Italia per la realizzazione soprattutto di navi da crociera e di grosso tonnellaggio. Negli anni Trenta l’attività dell’industria cantieristica, che si era frattanto specializzata e aperta anche alle varie produzioni siderurgiche (vi venivano costruiti anche aerei e idrovolanti dal 1923, carrozze ferroviarie dal 1921, motoscafi, navi officine, sommergibili e anche ponti in ferro ed elementi elettromeccanici dal 1922), si mostrava particolarmente viva e, pur facendo riferimento alla Podesteria di Monfalcone per tutte le politiche urbane, veniva ad integrarsi con il ‘sistema’ infrastrutturale ed economico triestino perlomeno a livello di gestione e di indirizzo provinciale.

L’attenzione della Politica triestina – e anche della Stampa – era dunque fortissima nel tentare di coordinare gli sviluppi di quanto si realizzava a Monfalcone e di quanto si ‘decideva’ a Trieste, alla luce di un sistema anche infrastrutturale che vedeva nelle strade e nei collegamenti un assetto

<sup>179</sup> “Trieste, città industriale”, in *Il Popolo di Trieste*, 23 luglio 1935, p. 2. E prima l’annuncio “L’impianto a Trieste di una grande raffineria di oli minerali”, in *ivi*, 21 luglio 1935, p. 4. Poi: “La nuova raffineria di petrolio di Zaule che si sta costruendo”, in *ivi*, 1 ottobre 1935, p. 3.

<sup>180</sup> “Le sanzioni pongono a Trieste l’imperativo industriale”, in *Il Popolo di Trieste*, 4 dicembre 1935, p. 2.

<sup>181</sup> Nonostante la vicinanza a Trieste, Monfalcone aveva avuto una storia diversa rispetto a quella triestina appartenendo, pur tra alterne vicende, alla Repubblica di Venezia dal 1420 al 1797, e risultando pertanto inserita nell’area veneta di Aquileia-Udine-Cividale. Nel 1807 con il “Trattato di Fontainebleau” Monfalcone diveniva austriaca entrando a far parte del “Circolo di Gorizia”; poi, come la restante Venezia Giulia, la città venne annessa al Regno d’Italia nel 1918, ma fu solo nel 1923 che se ne decise l’unione alla Provincia di Trieste (fino al 1947). Da ultimo P. FRAGIACOMO, *La grande fabbrica, la piccola città. Monfalcone e il cantiere navale: la nascita di una Company town (1860-1940)*, Milano, 1997.

imprescindibile per l'incremento di tutta l'Economia provinciale e cittadina. Ogni incarico ottenuto e ogni varo realizzato nei cantieri monfalconesi riceveva subito chiara eco nel Capoluogo<sup>182</sup>, specie per il fatto che si era registrata tra il 1934 e i primi mesi del 1935 "una notevole ripresa dei cantieri ... e di quelli delle costruzioni aeronautiche a Monfalcone"<sup>183</sup>.

Durante la sua visita a Trieste, dell'aprile 1935, il Ministro dei Lavori Pubblici Luigi Razza, accompagnato da Giuseppe Cobolli Gigli, aveva ispezionato "il porto e il cantiere San Marco"<sup>184</sup>, poi era stata la volta della "Sistemazione societaria dei Cantieri Riuniti" cui si puntava "per la rinascita di Trieste"<sup>185</sup>.

### 5.3. Nuove polarità urbane e nuovi nodi infrastrutturali per la città moderna e per la sua economia

La nuova grande Trieste che si andava configurando, attraverso la trasformazione dei suoi quartieri, delle sue vie, delle sue piazze, richiedeva però anche la strutturazione di nuovi, moderni, poli urbani che servissero allo sviluppo e all'affermazione di nuove gerarchie non solo cittadine, ma territoriali.

#### 5.3.1. I nuovi "Mercati coperti", fulcri di polarità urbane e territoriali

Tra le previsioni principali per la modernizzazione infrastrutturale della città, e il suo rilancio economico, si era imposta la realizzazione dei

182 "Le prove del primo motore diesel per la motonave polacca 'Pilduski' nella Fabbrica Macchine Sant'Andrea", in *Il Popolo di Trieste*, 5 gennaio 1935, p. 2; "La motocisterna 'Auris' costruita per l'Anglo Saxon Petroleum", in *ivi*, 8 marzo 1935, p. 2 («il gruppo 'Royal Ducht Shell' commette un'altra nave di circa 10 mila tonnellate»); "Il varo del sommergibile 'Otaria' a Monfalcone", in *ivi*, 21 marzo 1935, p. 3; "Felice varo della motonave 'Batory' costruita a Monfalcone per conto della Polonia", in *ivi*, 4 luglio 1935, p. 4; "Domani scenderà in mare dagli scali di Monfalcone ... la prima delle 11 unità da guerra ordinate dal Siam", in *ivi*, 27 settembre 1935, p. 3; "Domani scenderà in mare dagli scali di Monfalcone ... la seconda torpediniera costruita per il Siam", in *ivi*, 25 ottobre 1935, p. 3.

183 "Indici di una confortevole ripresa economica. L'incremento di traffici a Trieste e Genova alla fine del 1934", in *Il Popolo di Trieste*, 6 febbraio 1935, p. 2.

184 "Il Ministro dei Lavori Pubblici Razza a Trieste. La sosta al porto e la cantiere "San Marco", in *Il Popolo di Trieste*, 14 aprile 1935, p.4. L'attività del "Cantiere San Marco" - sempre di proprietà della "Cantieri Riuniti dell'Adriatico" della famiglia Cosulich con la compartecipazione dell'IRI da parte del Governo - era intensa: "L'incrociatore 'Muzio Attendolo' consegnato dal cantiere 'San Marco' alla Regia Marina", in *ivi*, 8 agosto 1935, p.4. Nell'ottobre del 1935 era il Sottosegretario alle Corporazioni, Latini, a visitare il porto e i cantieri triestini: "La visita di S.E. Latini ... al porto e ai cantieri triestini", in *ivi*, 8 ottobre 1935, p. 3.

185 "La sistemazione dei 'Cantieri Riuniti' e la rinascita di Trieste" (con un nuovo Consiglio di Amministrazione sotto l'egida del Governo), in *Il Popolo di Trieste*, 24 luglio 1935, p. 2.

nuovi "Mercati coperti", in modo da ripensare la strutturazione del commercio cittadino, anche da porre in relazione alle reti territoriali.

### **5.3.1.1. Il nuovo "Mercato coperto centrale" all'ingrosso in Campo Marzio**

Nel sistema dei nuovi Mercato cittadini, il principale era senza dubbio il mercato all'ingrosso in Campo Marzio, "che sorgerà in adatta ubicazione":

come tanti altri problemi, posti alla città nel passato ... anche quello del Mercato centrale, o all'ingrosso, contava moltissimi anni di attesa. Per una città come la nostra che deve attendere i propri rifornimenti da ampie zone lontane, era indispensabile che i rifornitori venissero indirizzati ad un punto centrico, al quale i rivenditori al minuto dovessero rivolgersi. Ciò fu stabilito una cinquantina d'anni fa ... Un mercato all'ingrosso si formò dapprima in quella via che oggi si chiama "via Genova", ma siccome cresceva di anno in anno il numero dei mercanti e dei campagnoli, qualche anno fa si pensò di concentrarli ... al largo tra il Ponte verde e la sede centrale delle Assicurazioni Generali ... (nello spiazzo che oggi porta il nome augusto di "S.A.R. il Duca d'Abruzzi") ... ma è esposto a tutti gli inconvenienti d'una zona esposta alle intemperie ... e per vari anni non ebbe neanche un servizio di banche e bancarelle ... Appena nell'anno XII [1934] ... fu ripresa l'idea (che risaliva al 1914) di porre il Mercato all'ingrosso al Campo Marzio, su un'area acquistata allora a questo scopo dal Comune ... E poiché l'"adattamento" di vecchi edifici ... sarebbe costato mezzo milione ... nell'anno XII il Podestà deliberò la soluzione totale del problema. Un ingegnere fu inviato a studiare i Mercati del genere più razionali eretti recentemente da altre città; e un progetto (che è in via di esame da parte delle autorità superiori) è stato elaborato con riguardo alle necessità presenti e future di Trieste, agli interessi dei negozianti e dei consumatori, ai doveri igienici verso la collettività. Quando il nostro progetto sarà approvato, la nostra città vedrà risolto anche questo annoso problema in modo radicale e definitivo, forse già entro il 1936. Possiamo rilevare che già per la estensione e la capacità il nuovo Mercato corrisponderà ai bisogni di Trieste per una lunga serie di decenni.

Per la descrizione dell'edificio, veniva sottolineato come

il nuovo Mercato al Campo Marzio disporrà di mq. 13.850, dei quali 8700 saranno occupati dagli edifici, 470 dai piani caricatori, mentre 4680 rimarranno ancora disponibili tutto all'ingiro. Un ampio piazzale potrà essere sistemato a tergo dell'edificio, tanto per il movimento del mercato quanto per la sosta dei carriaggi. Il Mercato sarà costituito da un grande padiglione mediano chiuso da due edifici di testata, che prospetteranno l'uno la riva Ottaviano Augusto, l'altro la piazza all'inizio del passeggio Sant'Andrea. Una via larga 16 metri separerà il Mercato dalla Caserma di Artiglieria: la via Giulio Cesare (fra il Mercato e la Stazione ferroviaria) sarà allargata da una zona di rispetto di metri 15. L'edificio del Mercato centrale avrà la lunghezza complessiva di m.145, la larghezza di m.59<sup>186</sup>.

Dunque

nell'edificio di testata (sulla riva Ottaviano Augusto) saranno collocati i servizi anonari, l'ufficio di sorveglianza, l'ufficio postale, il centralino telefonico, un caffè, i servizi igienici e al primo piano, l'abitazione del custode e la sede della cassa del Mercato. Nell'edificio di testata a tergo (verso la nuova piazza all'inizio del passeggio di Sant'Andrea) saranno collocati i frigoriferi, le macchine e alcuni spazi cantinati accessibili mediante rampe e scale. L'edificio centrale è tutto destinato ai posteggi per i produttori dell'Istria, dell'agro triestino e del Friuli, rispettivamente per i negozianti all'ingrosso. Ogni posteggio avrà mq 4 ... Si noti che l'edificio centrale sarà suddiviso in cinque navate: la centrale larga m.24, alta m.15; le due laterali larghe m.6.50. alte m.8.20, le navate estreme larghe 11 m e alte m.5.90. Queste ultime conterranno 48 magazzini con spazio antistante chiuso da cancellata ... Il Progettante ha tenuto conto delle condizioni climatiche del paese, con particolare riguardo al vento. Perciò le ampie finestre saranno collocate lungo le facciate laterali e apribili gradualmente a ribalta con congegni elettrici comandati a distanza; le porte saranno provvedute di doppia chiusura, piena e a cancellata; il movimento dei carri e vagoni sarà fatto all'esterno,

186 "Come sorgerà il nuovo grandioso Mercato Centrale coperto", in *Il Popolo di Trieste*, 26 gennaio 1935, p. 2.

mentre nell'interno, ben riparato, non manovreranno che carrelli elettrici adatti. Si capisce che il Mercato nuovo sarà provveduto di tutti gli arredi moderni: bilance, orologi, carrelli, telefoni, suonerie ... fontanelle per bere. Il nuovo Mercato all'ingrosso sarà anche nello stesso stile, l'espressione del nostro tempo. I rivestimenti delle facciate saranno in intonaco Terranova alternato con litoceramica; la zoccolatura in pietra carsica; l'ampiezza dell'edificio centrale, ricca d'aria e luminosità, darà grandiosità all'insieme.

Interessante anche il fatto che veniva impiegato il materiale di risulta delle demolizioni di Cittavecchia: "il piazzale è stato sopraelevato di un metro sul livello delle strade adiacenti, adoperando materiale derivate dalle varie demolizioni attuali. Si è ottenuto uno spiazzo di 7600 mq dei quali 4600 formano la platea centrale"<sup>187</sup>.

E finalmente "l'atteso trasferimento del Mercato centrale (e all'ingrosso) dalla piazza Duca degli Abruzzi è stato effettuato iermattina [7 gennaio 1936] ... Alle 5 il Mercato venne aperto ai produttori della provincia che giungevano con carri, camions e carretti ... alle 7 era rigurgitante di merci"<sup>188</sup>.

### 5.3.1.2. Il nuovo Mercato coperto 'rionale' di viale Carducci

Un altro "Mercato coperto", questa volta rionale, veniva pensato per il viale Carducci. La Consulta municipale decideva di destinare all'opera un vecchio lascito:

una gentildonna inglese, Sarah Davis, divenuta cittadina triestina per elezione ed affetti, morendo nel 1901 lasciava tra l'altro una fondazione destinata all'erezione di un mercato coperto ... Ora, poiché il Comune ha deliberato la costruzione d'un primo Mercato coperto in via Carducci ... si verificano le condizioni perché quella fondazione sia impiegata secondo le disposizioni della munifica testatrice<sup>189</sup>.

187 "Il Mercato Centrale al Campo Marzio", in *Popolo di Trieste*, 3 gennaio 1936, p. 3. I rottami delle demolizioni di Cittavecchia oltre che nel sottofondo del Mercato sarebbero dovute finire anche nella riviera di Barcola: "La riviera di Barcola e una possibilità nuova" (i detriti di Cittavecchia per ampliare le rive) in *Il Popolo di Trieste*, 16 giugno 1935, p. 9.

188 "Il nuovo Mercato centrale", in *Popolo di Trieste*, 8 gennaio 1936, p.3. Poi "Il Mercato centrale e il servizio tramviario", in *ivi*, 10 gennaio 1936, p. 3.

189 "Rinnovamento edilizio e nuove opere pubbliche", in *Il Popolo di Trieste*, 10 marzo 1935, p. 4.

L'iniziativa veniva circostanziata di lì a poco.

Il consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato definitivamente il progetto del Mercato coperto di via Carducci, nel quale saranno raccolti i venditori dei mercati di piazza Carducci e di piazza Garibaldi ... Edificio modernissimo e intendiamo non tanto per lo stile architettonico, quanto per le disposizioni interne e gli impianti. Esso si comporrà di un pianterreno rialzato (con circa 220 posti) e di una galleria superiore per le fioraie e i venditori stagionali. Dal pianterreno si salirà alla galleria mediante due scale ed una rampa elicoidale, posta nella parte dell'edificio all'angolo di via della Maiolica. Questa rampa, di cui potranno servirsi pedoni, carrelli e camioncini, porterà non solo alla galleria (secondo piano), ma anche alla terrazza posta all'estremità del tetto, che sarà ornata di una torricella con l'orologio. L'area ... è vasta assai e si dovrà sacrificare un po' di spazio per isolare il Mercato dalle case circostanti: essa permette cioè di costruire un edificio grande quanto basta ad allogarvi i rivenditori delle due piazze ... Il movimento dei carri portanti le derrate si svolgerà sul corridoio lasciato fra il Mercato e le case che lo circonda da due parti ... Nell'interno dell'edificio, oltre ai banchi di vendita vi saranno: magazzini per casse, gabbie, canestri vuoti, per gli arnesi della nettezza, una stanza per il Commissario d'Annona, altra per i vigili urbani e locali per i servizi igienici. Il Mercato sarà fornito di fontanelle, di telefono, di suonerie e di orologi elettrici, di dispositivi per il raffreddamento del tetto, di idranti da incendio ... Il Mercato sarà tutto in cemento armato, con serramenti in ferro e vetri di speciale qualità; con la pavimentazione in materiale facilmente lavabile e antisdrucciolo, con vetrate manovrabili dal basso, con le pareti rivestite di materiale lucidato. Si potrà dire davvero che esso rappresenta l'ultimo e più perfezionato tipo di Mercato coperto<sup>190</sup>.

### 5.3.2. Nuove infrastrutture urbane per la vita cittadina moderna

La vita cittadina moderna imponeva che anche Trieste si dotasse di una serie di infrastrutture che agevolassero lo svolgimento della vita moderna. Come nel caso di inediti parcheggi per automezzi, impensabili solo pochi decenni prima:

dove sorgeva periodicamente a Roiano il "parco delle meraviglie" (o "dei divertimenti") tra breve si aprirà una nuova piazza desti-

190 "Il Mercato coperto di via Carducci. La costruzione sarà iniziata ad agosto", in *Il Popolo di Trieste*, 16 maggio 1935, p. 4. Per la vicenda ora: F. ROVELLO, *Il Mercato rionale di viale Carducci di Camillo Jona*, in *Trieste. Guida all'Architettura (1918-1954)* ..., cit., pp. 205-208.

nata agli automezzi. Essa coprirà lo sterrato superstite dell'antico Lazzaretto ... Si dovranno eseguire lo sbancamento e l'asportazione di circa 2400 mc di terra e pietre, ma si avrà una piazza di 1130 mq di superficie, avendo nel fondo un marciapiedi alberato largo m 6.50 e ai lati due marciapiedi larghi ciascuno 3 m ... La sistemazione di questa piazza è ritenuta necessaria in quel punto di incrocio di tre o quattro vie di traffico rilevante ... e sarà destinata alla sosta delle automobili<sup>191</sup>.

Sempre in riferimento allo sviluppo del traffico su gomma, poteva venir annunciata l'organizzazione dell'esercizio della "Stazione centrale delle autocorriere che potrà essere aperta all'esercizio nel prossimo aprile"<sup>192</sup>.

## **6. Le grandi vie di comunicazione nazionale e internazionale: infrastrutture territoriali per lo sviluppo della nuova Trieste**

Al centro del dibattito, e non poteva essere altrimenti, si poneva anche il 'nodo infrastrutturale' triestino legato alle grandi vie di comunicazione per agevolare i traffici italiani ed esteri. Strade e ferrovie restavano delle priorità anche se l'asse politico era cambiato, ora verso Ovest e non più verso Nord ed Est (direzioni comunque nevralgiche per le esportazioni verso la Mitteleuropa).

### **6.1. Le grandi strade di comunicazione per il collegamento della città**

Il sistema infrastrutturale della Venezia Giulia era stato da ultimo completamente ripensato da parte del Governo fascista in modo da integrare, anche dal punto di vista delle comunicazioni, le nuove aree orientali alla parte dell'Italia già 'consolidata' dopo il Risorgimento ottocentesco. E questo in aggiunta alla necessità di un potenziamento più veloce

191 "Una piazza nuova alle soglie di Roiano", in *Il Popolo di Trieste*, 5 marzo 1935, p. 2. Sempre per i lavori della piazza: "I Consultori [cioè i membri della Consulta municipale] accompagnati dal Podestà visitano i principali lavori in corso d'esecuzione", in *ivi*, 14 marzo 1935, p.4

192 "Rinnovamento edilizio e nuove opere pubbliche", in *Il Popolo di Trieste*, 10 marzo 1935, p. 4; "La Stazione centrale delle autocorriere sta per essere inaugurata", in *ivi*, 6 aprile 1935, p.2. L'edificio venne progettato da Umberto Nordio (1934-1936): G. SCOMERSI, *Stazione autocorriere in Trieste. Guida all'Architettura (1918-1954)* ..., cit., pp. 175-176.

e moderno della rete di connessione di quelli che tornavano a porsi come i mercati privilegiati per l'*import* ed *export* dell'Emporio triestino: l'Austria e l'Ungheria.

Ai primi del 1935 si poteva annunciare la rapida realizzazione, pur ancora *in fieri*, de' "La più grande autovia del mondo: la Prealpina Torino-Trieste":

Trieste sta per divenire uno dei capilinea della grande arteria stradale automobilistica che, collegando la capitale del Piemonte al maggior porto marittimo dell'alto Adriatico, costituirà, ad opera compiuta, un primato meraviglioso ... quando l'arteria sarà compiuta avrà nei 489 chilometri del percorso, opportunamente allacciato ai tronchi comunicanti con Genova da una parte e con Fiume dall'altra, la più grande autovia del mondo. La Prealpina, di cui fu iniziata la costruzione nel 1928, è ora completa per circa metà dell'intero tracciato e cioè i tratti Torino-Milano, Milano-Bergano e Brescia, e Padova-Mestre per un totale di 241 km, ai quali dovranno essere aggiunti i 248 km dei due tronchi della Brescia-Padova e della Venezia-Trieste. Del tronco Venezia-Trieste, e più precisamente del tratto Mestre-Monfalcone (109 km), di cui è stata chiesta recentemente la costruzione con precedenza su quella restante dell'intera Pedalpina, le popolazioni giuliane si interessano per le sensibili e benefiche ripercussioni che esso potrà subito avere sui traffici industriali e commerciali della regione ... La lunghezza totale del tratto è di km 109.266 in confronto ai 140 della strada attuale che presenta difficili e spesso pericolosi attraversamenti di abitati per un complesso superiore agli 11 chilometri ... La nuova parte dell'autovia passerà per 5 km e mezzo nel territorio della provincia di Trieste ... La larghezza dell'autostrada sarà di 10 metri, in essi compresi 2 metri per le banchine laterali [dunque ad una sola corsia per marcia] e il manto stradale sarà in doppio strato di calcestruzzo con leggera armatura di ferro<sup>193</sup>.

Trieste poteva rompere il suo isolamento rispetto al resto dell'Italia:

le province di Udine, Gorizia, Trieste, Fiume e Pola saranno collegate, attraverso una via automobilistica ideale, con le province

193 "La più grande autovia del mondo: la Prealpina Torino-Trieste", in *Il Popolo di Trieste*, 14 febbraio 1935, p. 3.

dell'Italia settentrionale e data la natura dell'autovia si potrà certamente coprire il percorso Trieste-Venezia in un'ora e mezza; quello Trieste-Milano in quattro ore; e quello Trieste-Torino in cinque ore; con quest'ultimo identico tempo, quando sarà completata la camionabile Milano-Serravalle-Genova si potrà raggiungere il grande scalo marittimo ligure. Il collegamento dei tre maggiori porti nordici italiano – Trieste, Venezia e Genova – con i centri commerciali e industriali più importanti dell'Italia settentrionale, incrementando enormemente i traffici mercantili in tutti i settori, principalmente in quelli dell'economia e della celerità, darà nuovo, vigoroso impulso alle opere produttive. Quando poi, in un avvenire non lontano, si addiverrà alla costruzione delle grandi ideate autostrade Milano-Amburgo e Trieste-Vienna i vantaggi registrabili saranno ancora più notevoli.

## **6.2. L'elettrificazione delle linee ferroviarie per Trieste come 'questione nazionale'**

Tra le priorità infrastrutturali che avevano un forte influsso sulla vita economica triestina si poneva anche l'ammodernamento della linea ferroviaria. Era stata una vicenda lunga e complessa che aveva riguardato le Autorità austriache e che, molto probabilmente, aveva contribuito alla disaffezione – pur dopo una storia secolare – tra Trieste e l'Austria, visto che il Governo viennese rifiutava di procedere all'aggiornamento delle linee ferroviarie che i Triestini consideravano, invece, dalla fine dell'Ottocento indispensabili per lo sviluppo dell'Emporio commerciale.

Ripercorreva quella vicenda Aldo Suppani al "Congresso Nazionale degli Ingegneri" del giugno 1935 – "Comunicazioni dell'Alto Adriatico con l'Europa Centrale" – nella successione tra "Linea del Laak o delle Caravanche", "Linea Transalpina", nessuna però veramente agevole per il porto triestino, salvo il progetto della "Linea del Predil":

con il "Trattato di Pace" il Governo italiano aveva chiesta e ottenuta la consegna da parte di Vienna del vecchio progetto della Linea del Predil che veniva considerata necessaria per migliorare le comunicazioni fra il Golfo di Trieste e i paesi dell'Europa centrale. Inoltre l'Austria aveva accondisceso ad impegnarsi per il miglioramento delle sue linee che si sarebbero allacciate a quella italiana

del Predil ... poi purtroppo preoccupazioni di natura più urgente fecero rimandare tale opera per la quale però ora il Ministero dei Lavori Pubblici aveva fatto preparare e aggiornare il progetto ... e il dott. Suppani dice nel suo studio che i vantaggi della ferrovia del Predil sono ancora da considerarsi sotto [molteplici] aspetti<sup>194</sup>.

Il Governo di Roma, nel frattempo, decideva un ammodernamento delle linee ferroviarie disponibili che veniva realizzato con celerità:

un concittadino che percorre frequentemente la linea ferroviaria Trieste-Udine-Tarvisio ci informava recentemente che tutta la palificazione per la trasformazione di questa linea dal vapore all'elettricità è già compiuta nel tratto Udine-Tarvisio ... Questa palificazione dovrà migliorare tutto il nostro traffico ferroviario, sia su percorsi nazionali come su quelli in comunicazione con i Paesi del Nord. Abbiamo appreso che i lavori vengono condotti alacremente da varie imprese: dalla SVEM sul tratto di linea principale Opicina-San Pietro del Carso-Mattuglie; dalla Breda sul tratto secondario Udine-Cervignano ... Al viale Regina Elena i passanti possono veder lavorare alacremente alla fabbrica di un edificio destinato ad accogliere la stazione dei trasformatori per le future linee elettriche. Secondo le previsioni ... se i lavori sui tratti secondari (Udine-Cervignano e Cervignano-Trieste) saranno compiuti a tempo, si potrà nel prossimo ottobre avere la linea Trieste-Tarvisio in funzione. Così si spera pure per la principale Opicina-San Pietro del Carso-Mattuglie, la quale ... ci darà finalmente una comunicazione più rapida e razionale tra Trieste e Fiume. Ad ogni modo entro il 1935 l'elettrificazione delle nostre linee ferroviarie, che servono il traffico internazionale, sarà un fatto compiuto<sup>195</sup>.

Finalmente nell'autunno del 1935 si poteva procedere "all'inaugurazione della ferrovia elettrica Udine-Tarvisio e dei raccordi elettrici Trieste-Udine e Trieste-Postumia"<sup>196</sup> (mentre il 23 luglio era stato emanato dal Ministero delle Comunicazioni il "Decreto" n.121 di "Soppres-

194 "Trieste e le comunicazioni col retroterra. La relazione dell'ing. Aldo Suppani al recente Convegno degli Ingegneri", in *Il Popolo di Trieste*, 27 luglio 1935, p. 2.

195 "L'elettrificazione delle linee ferroviarie triestine [e le tratte Trieste-Tarvisio e Trieste-Fiume]", in *Il Popolo di Trieste*, 14 febbraio 1935, p. 3.

196 "L'elettrificazione della linee ferroviarie da Trieste", in *Il Popolo di Trieste*, 28 agosto 1935, p. 2. Ancora: "Note turistiche: le nostre comunicazioni [ferroviarie] internazionali", in *ivi*, 10 settembre 1935, p. 3.

sione della linea ferroviaria Trieste [Campo Marzio]-Parenzo”, sostituita da nuovi servizi automobilistici di autocorriere<sup>197</sup>).

### **6.3. Le comunicazioni dell’Avanguardia: nuove linee aeree – e aeroporti - per Trieste**

Nella modernizzazione complessiva delle infrastrutture triestine, un piano strategico organico non poteva trascurare lo sviluppo delle linee aeree, che trovavano negli idrovolanti che atterravano nello specchio d’acqua antistante il Porto vecchio una loro importante collocazione<sup>198</sup>. La questione era aperta e il potenziamento dell’infrastruttura ormai ritenuto di importanza imprescindibile:

più volte, in questi ultimi anni si è parlato della costruzione di un aeroporto, più che mai necessario a una grande città di traffici come la nostra, le cui linee di comunicazione, marittime e terrestri, s’irradiano per ogni verso. Ma, per quanto si è parlato e molto scritto, il problema è rimasto sempre al punto iniziale o, se mai, allo stato di studio preliminare ... in modo che la città avesse, oltre l’idroscalo – anzi, di fianco all’idroscalo e a necessario ed elementarmente logico completamento di esso – anche l’aeroporto. Ci sembra ora che, per varie e intuibilissime ragioni, che il tempo sia giunto di provvedere sul serio e senza eccessivi indugi alla creazione d’un aeroporto civile, capace di allacciarsi alle innumerevoli ed estesissime reti aeree che solcano gran parte dell’Europa media e centrale ... e sempre più si svilupperanno nell’Europa danubiana<sup>199</sup>.

197 “La soppressione della ferrovia Trieste-Parenzo. I nuovi servizi automobilistici“, in *Il Popolo di Trieste*, 28 agosto 1935, p. 2; “Gli ultimi giorni di una ferroviotta. La Trieste-Parenzo“, in *ivi*, 29 agosto 1935, p. 5.

198 Il mio CANALI, “*Il primo Piano Regolatore di Trieste italiana*” ..., cit., p. 410. Cfr. “L’aviazione civile e l’idroavioporto di Trieste”, in *Il Popolo di Trieste*, 23 febbraio 1932, p.4; “Dieci milioni di nuovi lavori”, in *Il Popolo di Trieste*, 4 marzo 1932, p. 4. Era stato costituito anche un “Aero Club triestino”: F. ZUBINI, *Borgo Teresiano*, Trieste, vol. II, 2004, p. 209: “il Reale “Aero Club” di Trieste “Ernesto Gramaticopulo” aveva sede nel ‘grattacielo’ di piazza Duca degli Abruzzi”.

199 “Riprendere e risolvere il problema dell’aeroporto”, in *Il Popolo di Trieste*, 16 febbraio 1935, p. 2. Gli accordi politici avevano un effetto immediato sulle linee di collegamento: “Gli Stati danubiani e il Levante congiunti da linee italiane dopo gli ‘Accordi tripartiti’ del 1934”, in *ivi*, 28 agosto 1935, p. 3.

L' 'occhio', dunque, era sempre 'economico' e non si perdevano di vista gli sviluppi dell'Europa danubiana.

la posizione geografica di Trieste è tale ... che il nostro aeroporto, integrato dall'esistente idroscalo, potrebbe essere uno dei capi-linea del traffico aereo internazionale Trieste-Roma, Trieste-Milano-Torino, Trieste Budapest (Oriente), Trieste-Vienna, Trieste-Praga (Varsavia), Trieste-Monaco (Berlino) ... oltre al fatto che nessuna città potrebbe servire, al pari della nostra, come punto di collegamento dei traffici aerei tra l'Italia e i Paesi a ridosso delle Alpi orientali e dell'Adriatico, tra l'Occidente europeo in genere e l'Oriente immediato e lontano.

Bruno della Motta ritornava in breve sull'argomento:

trattandosi della creazione di un aeroporto nella nostra città si pose in evidenza il fatto che Trieste era esposta alla Bora; il che avrebbe reso difficili le partenze e gli arrivi degli apparecchi. Questa non è una difficoltà tale da rendere impossibile la creazione a Trieste di servizi aerei terrestri ... [Ma analizzando i dati meteorologici] bisogna tener presente che la media di giornate proibitive è molto inferiore alla media che si riscontra presso altri aeroporti per i quali l'ostacolo proviene della nebbia. I dati precisi dimostrano chiaramente che non ci sono difficoltà insormontabili nel fare di Trieste un centro importante di comunicazioni aeree ... Trieste, divenuta per opera dei fratelli Cosulich, pionieri ardimentosi e geniali anche in questo campo come nelle grandi realizzazioni navali, centro di rilevanti traffici aerei, ha il vanto di aver istituito la prima aviolinea regolare italiana e assicurato alla Nazione, con progressivo sviluppo, una estesa rete aerea adriatica. La prima rete aerea che allacciò Trieste a Venezia, Pavia, Torino e Genova, Fiume e Abbazia, e si irradiò poi lungo l'Adriatico ... Per la creazione di un aeroporto una località particolarmente indicata potrebbe essere il campo alle Noghere, dove, per la creazione di un campo, molto è già stato fatto e sono stati costruiti due grandi e moderni hangars in cemento armato per il ricovero degli apparecchi. Sarebbe sufficiente, perciò, continuare i lavori già iniziati e con una spesa modesta ... Il campo alle Noghere dista quindici minuti da Trieste: una distanza minima dunque. Nei casi di proibitivo, con la

Bora cioè superiore ai 70 km all'ora, si potrebbe mantenere quale campo sussidiario, come l'aeroporto di Gorizia (Merna)<sup>200</sup>.

#### **6.4. Nuove infrastrutture di comunicazione cittadina: la filovia dei Colli e l'elettrovia per Opicina**

A rendere noto a livello nazionale l'impianto della innovativa linea di filobus, che connetteva il centro di Trieste ai colli soprastanti ci pensava "Il Giornale d'Italia" di Milano, in una intervista al podestà Salem:

la civica Amministrazione ... va impiantando sulla nuova via dei Colli una linea di "trolleybus" simile a quella in servizio sul nuovo ponte della Laguna a Venezia ... [Dopo le discussioni per un servizio analogo anche sulla via Nomentana a Roma] non si può negare che in tale campo Trieste si è messa decisamente all'avanguardia<sup>201</sup>.

Oltre alla linea del tram, messa a punto da Eugenio Geiringer/Gairinger qualche tempo prima, i filobus si ponevano come ulteriore fulcro di innovazione per il sistema della mobilità urbana, tanto che il podestà Salem conduceva al Campo Marzio i membri della Consulta municipale a fare visita alle opere, il 14 marzo del 1935:

la Comitativa fu portata al Campo Marzio dove era attesa da una delle eleganti vetture della filovia dei Colli ... e l'ing. Lorenzetti, Direttore dell'Azienda Tranviaria, espose le caratteristiche di una linea filoviaria, i suoi pregi, i suoi vantaggi: silenziosità del movimento, nessuna scossa, nessun ondulamento, facilità di messa in moto e di fermata, ampia autonomia (la vettura, senza perdere contatto col filo può avvicinarsi all'uno o all'altro marciapiedi e spostarsi nel caso di ingombro della via), rapidità. Dal Campo Marzio a piazza Goldoni la linea viene percorsa in 13 minuti anche se la vettura dovesse fermarsi a tutte le fermate ... Messa in moto la vettura scivolò (è la parola) via rapidamente ... percorse

200 Bruno della Motta, "Trieste e le comunicazioni aeree. Il problema dell'aeroporto", in *Il Popolo di Trieste*, 21 febbraio 1935, p. 4.

201 "Come Trieste si rinnova. Un'intervista del 'Giornale d'Italia' col podestà Enrico Paolo Salem", in *Il Popolo di Trieste*, 9 febbraio 1935, p. 1. L'articolo nazionale era stato ripreso da *Il Popolo di Trieste*.

le ridenti vie del rione di Chiarbola-San Vito, su cui si allineano civettuole tante ville e villette, discendendo poi per la ripida via dei Navali (pendenza del 9.7%) ... fino in piazza Goldoni. Dalla partenza dal Campo Marzio non erano trascorsi dieci minuti<sup>202</sup>.

Di lì a poco l'inaugurazione dell'innovativa infrastruttura. Il 31 marzo del 1935<sup>203</sup>.

Il sistema delle elettrovie cittadine veniva però ripensato nel suo complesso e veniva perciò ammodernata anche la linea del tram che portava a Opicina, realizzata da Eugenio Geireinger qualche decennio prima, quale importante infrastruttura di servizio: "l'elettrovia per Opicina (o meglio per Poggioreale, perché la nuova località con i suoi 100 villini primeggia sul vecchio villaggio"<sup>204</sup>.

## 7. Trieste 'balneare': interventi per il Turismo e per le infrastrutture turistiche

L'Amministrazione triestina si impegnava molto anche per il lancio di Trieste come "Stazione di cura e soggiorno", ma le difficoltà nel conciliare porto e Turismo balneare, in un'area che, per giunta, era fortemente carente di spiagge e Gran Hotel, non erano poche. La riviera cittadina per eccellenza era quella di Barcola, ma proprio lì le infrastrutture per l'accoglienza richiedevano un intervento notevole che, soprattutto, doveva incentrarsi sull'ampliamento delle rive:

fra Barcola e Cedàs la costa è un passeggio ridente, ma è anche una strada maestra, con tutti i suoi inconvenienti e pericoli. Quando si sono volute organizzare festività pubbliche su quella Riviera,

202 "I Consulitori [cioè i membri della Consulta municipale] accompagnati dal Podestà visitano i principali lavori in corso d'esecuzione", in *Il Popolo di Trieste*, 14 marzo 1935, p. 4. Poi: "La filovia dei Colli s'inaugurerà sabato prossimo", in *ivi*, 27 marzo 1935, p. 2.

203 "La filovia dei Colli è stata inaugurata", in *Il Popolo di Trieste*, 31 marzo 1935, p.5. Ma: "Pareri del pubblico" (la filovia e il mal di mare: le carrozze «ballano, scattano e scassano»), in *ivi*, 28 aprile 1935, p. 8.

204 "L'elettrovia di Poggioreale/Opicina rinnovata si inaugura lunedì", in *Popolo di Trieste*, 11 lunedì 1935, p. 2; "Trieste-Poggioreale: 20 minuti", in *ivi*, 14 luglio 1935, p. 5. Da ultimo il mio F.Canali, *Eugenio Mosè Geiringer e i nuovi fulcri infrastrutturali della Modernità nella Trieste fin de siècle (1868-1904). Le previsioni per il nuovo porto di Trieste nel vallone di Muggia, per i collegamenti ferroviari nazionali e cittadini e il Piano regolatore in Urban and Land Markers/ Fulcri urbani e Fulcri territoriali tra Architettura e Paesaggio*, a cura di F.Canali, «ASUP-Annali di Storia dell'Urbanistica e del Paesaggio» dell'Università di Firenze, 2, 2014 (ma 2015), pp. 89-96.

tutti si accorsero della 'mancanza di spazio', ma soprattutto del pericolo che presentava la strada maestra ... Una volta si pensava che quel nostro sobborgo sarebbe potuto divenire una stazione climatica; ma non si era affrontato il problema con mezzi sufficienti. Del resto Barcola poteva adempiere alla funzione d'un ritrovo anche per grandi masse di folla finché la strada costiera aveva per suo termine e obbiettivo il castello di Miramare ... Dopo il suo allacciamento alla grande strada nazionale Barcola non può più essere utilizzata agli scopi turistici desiderati<sup>205</sup>.

L'idea di trasformare Trieste in un "Soggiorno estivo originale e ricercato" appariva però sempre possibile ai Lettori del *Popolo di Trieste*:

anche se allo stato delle cose la risposta non può essere che negativa ... la creazione di una spiaggia artificiale a Grignano costerebbe molto ... e dunque Grignano potrebbe continuare a vivere per quello che è: una stazione balneare ad uso e consumo esclusivo dei Triestini ... Le stesse considerazioni valgono per Barcola, mentre per la zona San Sabba-Zaule, gli inconvenienti sarebbero quelli della ... zona industriale ... Ma se si trattasse di costruire una carrozzabile o una teleferica, o entrambe le due cose, fra Barcola e Villa Opicina, la nostra città avrebbe così la possibilità di offrire al villeggiante l'occasione di cogliere: 1. La frescura del monte; 2. Bagno e cura del sole; 3. Attrattive di una grande città ... [E ciò] quando Barcola fosse attrezzata con qualche nuovo stabilimento balneare e quando si fossero costruiti ad Opicina nuove ville ed alberghi ... il complesso balneare Barcola-Opicina-Trieste riunirebbe i vantaggi del mare e della montagna ... e nessun pericolo di noia con la grande città a portata di mano ... Una carrozzabile o una teleferica potrebbero trasportare i bagnanti da Opicina a Barcola in meno di 10 minuti<sup>206</sup>.

L'idea di fare di Poggioreale/Opicina anche una "stazione climatica" non era nuova, pur senza l'"appendice" balneare; ma tutto si incentrava sulla

205 "La riviera di Barcola e una possibilità nuova" (i detriti della Cittavecchia per ampliare le rive) in *Il Popolo di Trieste*, 16 giugno 1935, p. 9.

206 "Come Trieste potrebbe diventare un soggiorno estivo originale e ricercato", in *Il Popolo di Trieste*, 30 luglio 1935, p.3. Prima: "Può Trieste essere considerata stazione balneare?", in *ivi*, 21 luglio 1935. Ma diveniva fondamentale considerare anche il flusso turistico internazionale: "Note turistiche: le nostre comunicazioni [ferroviarie] internazionali", in *ivi*, 10 settembre 1935, p. 3.

ricostruzione del “Grande albergo di Poggioreale” (l’Albergo dell’Obelisco), del quale comunque “forse non si parlerà per molti anni”. Ma almeno

si può oggi additare ai Triestini Poggioreale-Opicina come un luogo di ritrovo, non solo per l’amenità dei luoghi, ma per lo straordinario panorama che vi si gode, per l’aria montanina che vi si respira, per la vicinanza di estese pinete comunali. L’Elettrovia, con la sua riduzione di tariffe, ha indicato Opicina ai triestini per rifugiarsi ... per tutto l’anno<sup>207</sup>.

Trieste restava comunque ‘città di mare’ e dunque, almeno per il momento, la qualificazione puntava sugli stabilimenti, come a Barcola<sup>208</sup> o sull’“Inaugurazione del bagno ‘Ausonia’, lo stabilimento più elegante di Trieste”<sup>209</sup> e sul “Bagno Excelsior”<sup>210</sup>. Qualificazione che riguardava però il solo Turismo balneare locale.

## **8. Fulcri simbolici, Restauri monumentali e identità cittadina: il caso di San Giusto, del “Colle Capitolino” e la “rivendicazione archeologica di Tergeste romana”**

Anche il colle di San Giusto – il polo più significativo per la Cultura e l’identità cittadina – veniva sottoposto ad una serie di trasformazioni, che il Piano regolatore prevedeva, anche se più o meno dilazionate nel tempo<sup>211</sup>. Stimoli e volontà si intersecavano, ma certo è che la “Storia romana” della città e nuova identità italiana di Trieste trovano in San Giusto il fulcro dal quale irradiarsi su tutto il centro urbano e l’Istria.

207 “Poggioreale, ritrovo triestino”, in *Il Popolo di Trieste*, 13 agosto 1935, p. 3. Ma anche per l’estensione del movimento turistico locale: “L’altipiano carsico, villeggiatura ideale”, in *ivi*, 3 luglio 1935, p. 2. Fondamentale al proposito era la sistemazione della rete stradale: “Importanti deliberazioni del Rettorato provinciale ... La sistemazione della Strada del Timavo da Gorice a Ribenizza”, in *ivi*, 14 agosto 1935, p. 2; “Le comunicazioni con l’Altipiano”, in *ivi*, 11 settembre 1935, p. 3; “Il Ministro dei lavori Pubblici Cobolli Gigli visita le opere stradali in corso di esecuzione nella Provincia di Trieste: Postumia, Sesana, San Dorligo”, in *ivi*, 1 ottobre 1935, p. 3;

208 “Quattro bagni marini sulla riviera di Barcola”, in *Popolo di Trieste*, 2 aprile 1935, p. 2.

209 “L’inaugurazione del bagno ‘Ausonia’, lo stabilimento più elegante di Trieste”, in *Il Popolo di Trieste*, 3 luglio 1935, p. 3; “Il modernissimo bagno ‘Ausonia’ è il preferito dai Triestini”, in *ivi*, 21 luglio 1937, p. 4.

210 “Il bagno ‘Excelsior’ completamente rinnovato”, in *Il Popolo di Trieste*, 23 giugno 1935, p. 5. L’importanza dei bagni marini di Trieste era sottolineata a livello nazionale: A.G. RIGOTTI, Recensione “a quattro nuovi bagni marini” in *Urbanistica* (Torino), luglio-agosto, 1935, p. 287.

211 Cfr. A. MARIN, “Progetto di sventramento di Cittavecchia e sistemazione del colle di San Giusto”, in *Trieste. Guida all’Architettura (1918-1954)* .... cit., pp. 117-118.

## 8.1. La cattedrale di San Giusto e le sue adiacenze: la sistemazione dell'area monumentale

Il programma di sistemazione dell'Acropoli cittadina era piuttosto vasto e aveva come proprio fulcro la Cattedrale e le aree immediatamente limitrofe, alla luce del complessivo valore simbolico che l'intero Capitolium rivestiva per la città<sup>212</sup>:

gli abitanti delle case situate in via San Giusto, a ridosso delle mura medievali, hanno letto che tutto quel lato della loro via viene radicalmente modificato dal Piano regolatore, in guisa da mettere in vista le vecchie mura e le torri ancora esistenti che probabilmente saranno restaurate. Bellissima opera ... ma dalla non urgenza delle prevedute demolizioni. La sistemazione di quel tratto della via San Giusto non è considerata urgente ... e ci vorrà qualche anno prima di veder eseguire anche quella parte di Piano regolatore. Demolizioni potrebbero però essere decretate anche subito se si trovasse fra quelle case qualcuna cadente e perciò non abitabile<sup>213</sup>.

La sistemazione del Colle era però questione complessa che richiedeva, in ottemperanza al Piano regolatore, il concorso di trasformazioni urbanistiche (di collegamento e di insediamento) e architettoniche, oltre che simboliche e monumentali.

Si lavora alacremente alla sistemazione del piazzale di San Giusto, rispettivamente della Platea romana che porta al Monumento dei Caduti triestini ... Ora si è data mano anche alla nuova rampa per il castello. Non si poteva lasciarla dov'era perché attraversava il pronao della basilica romana scoperta l'anno passato ... Il terreno adiacente sarà valorizzato col porvi la rampa per il castello, che sta per diventare Museo, e col collocarvi qualche albero o arbusto a scopo di abbellimento<sup>214</sup>.

212 "Il Colle capitolino 'centro spirituale' di Trieste", in *Il Popolo di Trieste*, 4 settembre 1935, p. 3.

213 "Le demolizioni in via San Giusto", in *Popolo di Trieste*, 19 aprile 1935, p. 4.

214 "La rampa per il Castello" (il piazzale di San Giusto) in *Il Popolo di Trieste*, 15 maggio 1935, p. 2.

## Il sistema delle strade nell'area veniva profondamente riscritto poiché

è già un peccato che non si sia potuta trovare finora una soluzione al problema della viabilità in quel punto per poter rimettere in luce la seconda abside della basilica stessa. Converrebbe per ottenere ciò deviare la via San Giusto su un tratto dell'area di fianco al Duomo ... e chiudere la via San Giusto, indispensabile prima della costruzione della via Capitolina, ma ora divenuta secondaria ... Per recarsi a San Giusto oltre alla via Capitolina, c'è pure la via della Cattedrale; ma vi si aggungerà il nuovo accesso che sarà praticato mercé la trasformazione dell'androna Tor San Lorenzo in una via che si allaccerà a quella della Cattedrale.

## Nell'agosto, in vista dell'inaugurazione del nuovo Monumento ai Caduti, l'attività ferveva

si lavora alacremente a completare la sistemazione delle zona archeologica. La Soprintendenza alle Belle Arti sta affrettando la costruzione della nuova rampa al Castello ... È stato abbattuto il vecchio mura a feritoie presso il bastione ... e iniziati lì alcuni scavi, vennero alla luce due o tre cannoniere ... Nessun oggetto di valore storico o archeologico fu finora scoperto in quegli scavi ... ma è notevole l'imponenza della muraglia del Castello al di sopra del recinto ora sterrato. Lo sgombero ... dà novello aspetto a quel punto della rocca ... Tutto lo spazio fra il torrione veneziano e il bastione Sud sarà sistemato a giardino ... Ora della sistemazione ideata dell'ing. Privileggi (poi completata per la scoperta della basilica ...) si possono vedere sul posto le linee grandiose: da un lato la rocca con le sue muraglie possenti; nel mezzo la basilica romana, con le sue colonne ricostruite e le basi rovesciate [previsione non contemplata dal progettista Vittorio Privileggi perché non erano stati effettuati gli scavi] ... e che costrinse a dare al castello una nuova rampa [anch'essa non prevista]; dall'altro lato la platea aperta sull'area di quella scoperta nei primi scavi che rivelarono tanti tratti del selciato romano; nel mezzo il gigantesco gruppo del Monumento ai Caduti, con le sue bianche scalinate<sup>215</sup>.

215 "La sistemazione della zona archeologica a San Giusto", in *Il Popolo di Trieste*, 17 agosto 1935, p.5. Si ricordi che quando nel 1926 fu stabilita l'erezione del Monumento ai Caduti nella Grande Guerra la Via Capitolina non esisteva ancora e la zona attorno al Castello ospitava orti mal tenuti, con case coloniche

Non solo Monumento, però, ma anche Castello. E dopo le cerimonie del 1° settembre, era necessario riprendere quella sistemazione dell'antica rocca che si stava adattando a Museo, grazie a nuovi stanziamenti:

i lavori di restauro – condotti a spese del Comune e della Regia Soprintendenza – erano giunti a tale punto da consentire ai visitatori di rendersi conto dell'importanza dell'opera che il comm. Ferdinando Forlati va conducendo con molta diligenza, con lo scopo di ripristinare ciò che doveva essere il castello nel secolo della sua costruzione<sup>216</sup>.

Un restauro di 'ripristino in stile' dunque, nonostante

la rocca ha varie fedi di nascita: la prima è quella del torrione, poi vengono successivamente quelle dei vari bastioni. Ma il restauro vuole ridarci il castello com'era nel tempo dei castellani imperiali che l'avevano fatto proprio soggiorno ... Fu trovato sotto gli intonaci, la scoperta di alcuni arditi arconi, la chiesetta gotica del torrione, la loggetta a fianco del torrione, gli avanzi di affreschi venuti in luce e che possono essere ricompletati ... Il Podestà ha voluto evidentemente che non venissero sospesi i lavori ... per la progettata utilizzazione del Castello a Museo per la sistemazione delle collezioni d'armi del Comune ... oltre ad altre sezioni del Museo di Storia e Arte.

## **8.2. L'"Acropoli Capitolina": la valorizzazione moderna degli antichi resti romani**

Tra i segni identitari della Trieste moderna si ponevano le vestigia dell'antica "Targeste" romana, i cui resti si andavano scoprendo per ogni dove, nel corso dei rinnovati lavori stradali, ma il cui fulcro restava, ovviamente, il colle di San Giusto:

ad alcune villette, recinti da muretti diroccati. Il progetto della sistemazione complessiva dell'area fu affidato all'ing. Vittorio Privileggi del Comune di Trieste, che ideò la creazione di un ampio piazzale, in prolungamento del quale pose una platea semicircolare con nel centro il Monumento e al margine il muraglione medievale, mentre nel piazzale elemento compositivo focale era costituito da un doppio filare di cipressi per segnarne il limite e indirizzare le visuali. Platea e piazzale venivano poi collegati alla sottostante via Capitolina con ripiani erbosi e con scalee. Il progetto fu presentato al podestà Salem nell'ottobre del 1933 ed egli fece della sistemazione del Colle uno dei cardini della propria prima attività podestarile.

<sup>216</sup> "La sistemazione del Castello", in *Il Popolo di Trieste*, 8 ottobre 1935, p. 3.

sul piazzale di San Giusto (che viene abbassato al livello medievale) venne scoperto, nelle vicinanze dell'Ara della Terza Armata, un grosso frammento di costruzione romana, che doveva essere rivestito di marmo ... Si ignora a qual genere di costruzione quel frammento possa essere appartenuto<sup>217</sup>.

I rinvenimenti erano da secoli casuali:

il culto della Romanità, che fu veramente perenne tra i Triestini, non ha però mai determinato gli Edili a procedere a scavi metodici e a ricerche. Quasi tutte le scoperte fattesi furono dovute al caso ... Scavi nell'orto che sta fra le mura di Levante e il Museo di Storia e d'Arte non se ne fecero. Quando si volesse tentarli se ne avrebbe indubbiamente largo compenso di scoperte. Se n'è avuto un saggio con la esplorazione del sottosuolo resa necessaria dalla decisione di collocare in vetta al colle Capitolino il Monumento ai Caduti. Quella esplorazione portò ad una serie di scoperte che si possono enumerare così: 1. l'abside d'una basilica romana; 2. La platea romana di fianco al cosiddetto muro lungo di cui si ignora la destinazione; 3. frammenti di pietre sculte; 4. Gli avanzi d'una basilica di 85 metri di lunghezza su 30 di larghezza, con pezzi di colonne e d'architravi e frammenti di fregi; 5. Gli avanzi di altra abside ... Tutto era perfettamente ignorato .... Dopo la Redenzione [dall'Austria], pur non procedendosi a scavi deliberati ... molto è stato fatto. Se fu posta in luce la vestigia della grande basilica romana, se il patrimonio di illustri reliquie latine fu accresciuto, se fu deciso il disseppellimento degli avanzi del Teatro romano ... quasi ogni nuovo scavo ci porta a qualche scoperta. Negli ultimi tempi sono stati messi in luce poderosi muri romani nel piazzale di San Giusto; scoperto un angolo di edificio con tracce di marmi preziosi nello stesso piazzale ... e ritrovato un grande mascherone di pietra sculta lungo la via Capitolina ... Nello sprone dove sorgerà il Monumento ai Caduti ... gli sterzatori l'altro giorno sentirono sotto il piccone una grossa pietra risuonare ... e poi loro si presentò un grande testa di Medusa. Si tratta d'un mascherone ornamentale che va ad aggiungersi ad altri

217 "Le scoperte archeologiche in corso Vittorio Emanuele III", in *Popolo di Trieste*, 5 aprile 1935, p. 2. Anche: "Avanzi archeologici scoperti a tergo del Municipio" (per le demolizioni di palazzo Bidischini) in *Il Popolo di Trieste*, 27 aprile 1935, p. 2: "si scopersero un capitello, una lapide romana ed altri frammenti archeologici".

tre della stessa grandezza (circa un metro) già posseduti dal nostro Museo. Il prof. Sticcotti ... ritiene che si tratti di parti ornamentali della grande basilica romana ... questo ritrovamento fa pensare che tutta la parte del colle che si trova sotto le case situate sulla via A.Rota deve contenere memorie, che si riferiscono agli edifici romani della vetta capitolina. È probabile che quando si demolirà la casa cosiddetta "dei preti", altri importanti frammenti archeologici latini verranno alla luce<sup>218</sup>.

Insomma,

il collocamento del Monumento a San Giusto determinò la scoperta della basilica romana del II secolo e portò alla magnifica sistemazione della zona archeologica. Fu nel compiere alcuni scavi per la livellazione del terreno, fra il torrione del castello e la via Giuseppe Rota ... che affiorarono dapprima le lastre di pietra bianca d'una ignota piazza romana, poi i muri d'un abside di Basilica romana. Successivamente le scoperte portarono su i resti del più vasto edificio romano finora ritrovato nel sottosuolo di Trieste. Così avvenne che si poté rimettere in luce una parte importante di ciò che era stato il Campidoglio di Tergeste<sup>219</sup>.

Ma si poneva anche il problema dell'illuminazione dei Monumenti archeologici

si sta studiando il migliore sistema di illuminazione del piazzale San Giusto, della Platea romana, della basilica scoperta l'anno passato, del torrione del Castello e del Monumento ai Caduti. Anziché la consueta illuminazione a lampade pendenti si vorrebbe adottare quella a luce riflessa. Così non soltanto di giorno la zona archeologica sarà una bellezza, ma diverrà una attrazione anche nelle ore notturne<sup>220</sup>.

218 "Altri segni di Roma rinvenuti in San Giusto", in *Popolo di Trieste*, 12 aprile 1935, p. 4.

219 "L'opera di Attilio Selva", in *Il Popolo di Trieste*, 1 settembre 1935, p. 4.

220 "La rampa per il Castello" (il piazzale di San Giusto) in *Il Popolo di Trieste*, 15 maggio 1935, p. 2.

### 8.3. L'"Acropoli Capitolina" tra Antichità e Modernità: il nuovo Monumento bronzeo ai Caduti di Attilio Selva con il concorso di Enrico Del Debbio

La questione della realizzazione del Monumento ai Caduti cittadino stava da anni coinvolgendo la Cultura cittadina fino a che, finalmente dopo lunghi dibattiti, si era giunti alla soluzione definitiva<sup>221</sup>: collocato nel piazzale di San Giusto, la sua realizzazione era stata affidata allo scultore triestino Attilio Selva<sup>222</sup>. Nel 1935 la vicenda stava per raggiungere il proprio esito finale, con una collocazione che era stata studiata anche dal punto di vista delle prospettive urbane:

il basamento del gruppo statuario è già a posto e da molti punti della città, particolarmente dal portico settentrionale dell'Esedra, da piazza Oberdan, da via XXX Ottobre, lo si vede troneggiare sull'alto della collina. Non appena sarà demolita la casa Bergagna – la cosiddetta 'Casa dei Preti' – lo si vedrà pure da piazza Unità<sup>223</sup>.

Il 21 maggio del 1935 il gruppo scultoreo che andava montato sul grande basamento giungeva in città

il monumento sarà solennemente inaugurato da S.M. il Re entro la prima settimana di settembre. I lavori sul Colle sono già ultimati e venerdì prossimo, 24 maggio, la città potrà ammirare in tutta la sua austera bellezza la mirabile sistemazione dello storico Colle, che assume così una fisionomia monumentale e parla da ogni angolo con la voce dei simboli più sacri<sup>224</sup>.

Il giorno dell'inaugurazione arrivava e il re Vittorio Emanuele III inaugurava l'opera di Selva:

221 "L'ubicazione del Monumento ai Caduti", in *Il Popolo di Trieste*, 4 febbraio 1931, p. 4. Poi: "Il Monumento ai Caduti. La sistemazione della Zona Capitolina", in *ivi*, 3 ottobre 1934, p. 2.

222 "Attilio Selva a Trieste", in *Il Popolo di Trieste*, 17 marzo 1931, p. 4.

223 "La rampa per il Castello" (il piazzale di San Giusto) in *Il Popolo di Trieste*, 15 maggio 1935, p. 2.

224 "Il Monumento ai Caduti è giunto a Trieste", in *Il Popolo di Trieste*, 21 maggio 1935, p. 2. Poi: "S.M. il Re inaugurerà il Monumento ai Caduti domenica 1° settembre", in *ivi*, 27 agosto 1935, p.2; "Domenica 1 settembre il Re inaugurerà a San Giusto il Monumento ai Caduti", in *ivi*, 30 agosto 1935, p.2. E per l'anticipazione nazionale dell'evento: "Il Monumento alla Redenzione e ai volontari triestini caduti in Guerra", in *Il Popolo d'Italia* (Milano), 31 agosto 1935.

il Monumento apparirà ai cittadini non solo come il punto più alto della città, ma anche come il vertice della sua storia ... Furono le madri e le vedove dei Triestini caduti in Guerra che, ancora nel lontano 1919, presero l'iniziativa di una sottoscrizione pubblica per ricordare e onorare con un Monumento la memoria dei loro cari ... [venne istituito] un Comitato ... poi venne affidato l'incarico di realizzare l'opera al Podestà e il Consiglio Municipale deliberò di rimettere al triestino Attilio Selva l'incarico di progettare un Monumento ai Caduti ... Sorse poi la questione dell'ubicazione del Monumento ... fino alla decisione del suo collocamento a San Giusto ... nel sito stesso dove i Triestini del XXVII secolo di Roma ponevano il Monumento ai Caduti, perché le aquile romane tornassero a nidificare nella Giulia. Convien dire che l'opera fornita da Attilio Selva è veramente romana ... E ringraziamo l'Artista che ha saputo resistere alla corrente fuggitiva che vuole le statue stilizzate e gli uomini cubici ... Un architetto romano, Del Debbio, lo stesso che disegnò la base del monumento a Nazario Sauro, foggì la massiccia base di questo per i Caduti. Essa fu composta con massi di marmo istriano di Momiano ... mentre intorno sono pilastri di marmo d'Orsera, bianchissimo<sup>225</sup>.

## 9. Per una Economia della Cultura: eventi culturali e 'Turismo congressuale'

In un programma di diversificazione economica per il rilancio della città, anche la Cultura poteva assumere un ruolo fondamentale, come sottolineavano da più parti i vari soggetti coinvolti. Era la politica dei 'grandi eventi' (Mostre, Esposizioni, etc.), ma era anche la politica degli 'incontri e dei congressi' (Economia congressuale).

Già nel febbraio del 1935, il nuovo 'biennio Salem' si era aperto con l'annuncio del "III° Congresso Nazionale degli Ingegneri Italiani" per chiamare a raccolta ... i quindicimila ... Ingegneri italiani a

225 "L'opera di Attilio Selva", in *Il Popolo di Trieste*, 1 settembre 1935, p. 4. Il coinvolgimento di Del Debbio, anche se non specificato, è segnalato in *Enrico Del Debbio architetto. La misura della Modernità*, Catalogo della Mostra (Roma, Galleria Nazionale d'Arte Moderna), a cura di M.L.Neri, Milano, 2007, p. 371. Nel catalogo è invece assente la supervisione di Del Debbio ai progetti di piazza Oberdan e il disegno del basamento al Monumento per Nazario Sauro (mentre vengono contemplate altre opere giuliane di Del Debbio come il Monumento a Nazario Sauro a Capodistria, pp. 351-352; Monumento ai Caduti e Parco della Rimembranza a Gorizia del 1924-1929, p.349; progetto per la nuova sede dell'INA a Fiume del 1925, p. 349).

Trieste per la fine del maggio prossimo. La scelta di Trieste è anche simbolica, specie se si considera che è la prima volta che il Congresso Nazionale si tiene fuori da Roma ... Un numero notevole di ingegneri parteciperà a questa brillante manifestazione e certamente vi parteciperanno membri del Governo, Senatori, Deputati e Ingegneri che occupano posti notevoli nelle alte gerarchie centrali, oltre, s'intende, i componenti del Direttorio Nazionale<sup>226</sup>.

Era dunque anche un modo per porre i problemi di Trieste all'attenzione nazionale. L'occasione aveva dunque una duplice importanza: lo sviluppo – come banco di prova – del 'turismo congressuale; e la riflessione nazionale anche sui problemi triestini, ma non più solo limitati all'interesse locale. Il *battage* pubblicitario era dunque stato forte<sup>227</sup>.

Poi per il giugno del 1935 erano previste le manifestazioni del "Giugno Triestino"<sup>228</sup>,

che hanno assunto una grandissima importanza specie per la "Mostra del Mare", constatato che esse determinano un concorso notevole di forestieri con vantaggio dell'economia cittadina. La Consulta comunale dà dunque parere favorevole alla concessione di lire 100.000 da parte del Comune al "Comitato del Giugno"<sup>229</sup>.

226 "Il III° Congresso Nazionale degli Ingegneri si svolgerà prossimamente a Trieste", in *Il Popolo di Trieste*, 10 febbraio 1935, p. 3. Tra gli Ingegneri che «occupano notevoli posti nelle gerarchie centrali» c'era anche Cobolli Gigli.

227 "Il Congresso Nazionale degli Ingegneri s'inaugurerà a Trieste il 30 maggio. Il magnifico programma" (anche con visite a Redipuglia, Gorizia ...), in *Il Popolo di Trieste*, 17 aprile 1935, p. 4; "Il Congresso Nazionale degli Ingegneri Italiani a Trieste inaugurato alla presenza del Duca d'Aosta e di S.E.Cobolli Gigli" (che peraltro era ingegnere), in *ivi*, 30 maggio 1935, p. 4; La 2° giornata del Congresso Nazionale degli Ingegneri alla presenza dell'on. Alessandro Pavolini, Presidente della Confederazione dei Professionisti in *ivi*, 1 giugno 1935, p. 2.

228 Il triestino "Urbano Corva vincitore del Concorso nazionale per il cartellone del 'Giugno triestino'", in *Il Popolo di Trieste*, 9 febbraio 1935, p. 4 (in giuria era l'architetto Umberto Nordio «designato dal Sindacato Fascista delle Belle Arti della Venezia Giulia», mentre il secondo premio veniva tributato «a Gerla e all'arch. Franco Albini di Milano» e il terzo «al pittore Augusto Cernigoi di Trieste»). Sulle polemiche specie per il secondo premio tributato all'«arch. Piani [ma Albini] di Milano, lavoro troppo vuoto e di poco risalto»: G.S., "La 'Mostra dei Cartelloni' del 'Giugno Triestino'", in *ivi*, 3 marzo 1935, p. 4 (probabilmente per un *lapsus* il Redattore confondeva Piani con Andrea Ghira, che era un Ingegnere triestino coinvolto, ad esempio, anche nello "Stabilimento Ausonia": "L'inaugurazione del bagno 'Ausonia', lo stabilimento più elegante di Trieste", in *Il Popolo di Trieste*, 3 luglio 1935, p. 3). Ancora: "Il cartellone del "Giugno triestino", in *ivi*, 10 febbraio 1935, p. 4.

229 "Il crescente ritmo rinnovatore del Comune ...", in *Il Popolo di Trieste*, 17 febbraio 1935, p. 4.

## 10. Una nuova ‘politica culturale’ per l’architettura di Trieste italiana tra Tradizione ed Avanguardia: come costruire la nuova Trieste?

Il rinnovamento repentino cui Trieste veniva sottoposta e quel senso di “Modernità” che si voleva aleggiare ovunque non solo in chiave volumetrico/quantitativa (gli abbattimenti, le ricostruzioni ...), ma soprattutto come afflato ideale legato all’idea della “nuova Trieste italiana”, doveva trovare una propria attuazione nell’immagine generale della città, che si voleva ora «città bella»:

tu che lasci la tua città per qualche mese, mentre essa sta trasformandosi radicalmente, cerca dunque di raccogliere nei tuoi occhi, per l’ultima volta, gli aspetti che hai conosciuti e che stanno per sparire [in Cittavecchia]; aspetti che non erano quasi mai belli ... Però alcuno ci ha detto che tutti marmi, i ferri, gli archi della facciata [di una casa abbattuta] sono stati rimossi e posti da parte senza danneggiarli; e ciò ha fatto sperare a qualcuno che si possa pensare di ricostruire altrove una cosa bella, preziosa a Trieste dove le cose belle son rare<sup>230</sup>.

La nuova Architettura era almeno chiamata a cercare di costruire, se non uno spazio «bello» (che si addiceva maggiormente ai manufatti antichi), almeno «decoroso ... e decorativo», tanto che

la Consulta comunale rilevò che non tutti i costruttori curano, come dovrebbero, l’architettura esterna degli edifici. Il rinnovamento edilizio della città impone indubbiamente l’obbligo di dare alle nuove case aspetto decoroso e, nei casi di costruzione signorile, anche decorativo, come si addice ad una grande città moderna ... Perciò la “Commissione edilizia” ha deliberato di esigere che nelle nuove costruzioni sia impiegata, nella lavorazione delle facciate o almeno nelle parti essenziali, la pietra naturale<sup>231</sup>.

La polemica contro la ‘Modernità avanguardista’ era forte e, naturalmente, ognuno aveva la propria ‘ricetta’ (chi puntava sul materiale, chi

230 Haydèe, “Trieste effimera”, in *Popolo di Trieste*, 3 gennaio 1935 (ma datato “dicembre 1934”).

231 “Vigorosa ripresa dell’attività edilizia cittadina”, in *Il Popolo di Trieste*, 9 febbraio 1935, p. 1.

sul linguaggio decorativo, chi sul linguaggio del Novecento, chi sul Futurismo, chi sul Razionalismo ...), ma molti non potevano non notare che

le facciate di molti edifici, non soltanto locatizzi ma anche di proprietà e di uso privato, anche se decorosi per l'imponenza della mole, dilavate dalle piogge di molte, troppe stagioni hanno perduto il primitivo colore e sulla stabilitura di calcina scolorono, grigio nerastre, le sgocciolature della pioggia ... e quelle rossastre della ruggine delle ferramenta e quelle verdastre delle screpolate vernici degli infissi ... Ma non è soltanto sugli esterni che noi richiamiamo l'attenzione degli Uffici competenti, è soprattutto sugli esterni, ossia su certi cortiletti .. e cortiloni in cui non si può penetrare senza provare una vera stretta al cuore per il loro stato di indescrivibile abbandono<sup>232</sup>.

Non si trattava in questo caso di nuova costruzione e neppure di restauro ma di un senso di 'decoro urbano' e di 'manutenzione diffusa' (da parte del Pubblico e del Privato), che finivano per fare l'immagine della città. Oltretutto "a migliorare queste condizioni potrebbero concorrere i disoccupati di molte maestranze ... Noi sappiamo che le manutenzioni degli stabili mettono in movimento numerosissime categorie di lavoratori, sofferenti per la mancanza di lavoro".

### **10.1. Il rinnovamento della città all'insegna della Tradizione: Architettura e Artigianato artistico (il Neo-medioevo, il Neo-barocco e l'esempio dei 'Neoclassici milanesi')**

Arduino Berlam in una conferenza – "*Architetti e artigiani*" - nella sede del Dopolavoro Artigiano il 5 gennaio 1935 forniva, alla presenza non solo delle Autorità ma anche "del pittore Sofianopulo e dell'ing. Camanzi del Genio Civile", una linea linguistica per la nuova architettura che si sarebbe dovuta realizzare in città

il conferenziere ha iniziato il suo dire accennando ai rapporti che devono intercedere tra gli architetti e gli artigiani ... Uno dei segreti per divenire buon architetto è quello di seguire l'aurea tradi-

232 "L'estetica e l'Igiene urbanistica", in *Il Popolo di Trieste*, 17 febbraio 1935, p. 4.

zione dei grandi maestri del passato, cioè di vivere molto a contatto coglie esecutori e di divenire, quanto più si può, artefice tra gli artefici. Messo quindi in rilievo che l'architetto deve saper sdoppiare la propria natura e cioè nel suo studio dev'essere pensatore, erudito e anche poeta, mentre invece nelle officine deve divenire artigiano, deve parlare in modo da essere capito, non deve temere di sporcarsi le mani e le vesti maneggiando la creta da modellare, gli arnesi del mestiere, i pezzi di ferro battuto ancora caldi e deve altresì sapere ascoltare le osservazioni degli esecutori, sceverando ciò che v'ha in esse di sano da ciò che può essere effetto di tradizionalismo inveterato o di scarsa comprensione del nuovo e dell'ardito<sup>233</sup>.

Dunque contrarietà nei confronti del "tradizionalismo inveterato" e apertura nei confronti di quanto vi è del "nuovo e dell'ardito". Quello che importava erano però i nuovi rapporti tra Architetto e Artigiano:

il Regime dice oggi all'artigiano: "tu sei una milizia preziosa, tanto più preziosa quanto più disciplinata ... L'operaio deve rendersi conto che si esige da lui disciplina incondizionata, spirito di sacrificio e volenterosa tendenza verso il perfezionamento fisico, intellettuale e morale" ... Rivolgendosi agli artigiani, l'arch. Berlam ha rilevato che la caratteristica che li rende più simpatici e che può aumentare nei loro riguardi la considerazione dei committenti, è la modestia, è il saper misurare i confini della propria competenza ... esaltando i nobili precedenti e le caratteristiche dell'artigianato triestino; caratteristiche che sono soprattutto quelle dell'accuratezza e dell'esattezza, unite alla sollecitudine e all'onestà.

Poteva sembrare un discorso del tutto teorico, se non che, invece, *Il Popolo di Trieste* circa un mese dopo la conferenza di Berlam riportava, pur per tutt'altri scopi apparenti, la notizia che

233 "Architetti e artigiani" nella conferenza di Arduino Berlam", in *Popolo di Trieste*, 5 gennaio 1935, p. 4. Lo stesso incontro era stato anticipato dall'annuncio "Una conferenza dell'arch. Berlam al Dopolavoro Artigiano su 'Architetti e artigiani'", in *ivi*, 3 gennaio 1935, p. 4. Berlam era solito tenere svariate conferenze in città anche su argomenti diversi: "Milizie dalmate della Serenissima". Conferenza di Arduino Berlam alla Società Dalmatica", in *Popolo di Trieste*, 23 gennaio 1935, p. 3. Ma anche: "Conferenze. L'arch. Berlam alla 'Dalmatica' su 'Il palazzo imperiale di Spalato'", in *ivi*, 20 marzo 1935, p. 3. E ancora: "Arduino Berlam alla Dalmatica: 'Il Palazzo di Spalato'", in *ivi*, 22 marzo 1935, p. 3.

delle domande di costruzione edilizia presentate al Comune [nel gennaio del 1935] ... 21 progetti di case e ville vennero approvati quasi tutti però con riserva per la parte estetica ... La "Commissione edilizia" rilevò inoltre, nei progetti di fabbrica esaminati, la quasi assoluta assenza della pietra naturale nelle decorazioni e nei rivestimenti. È inconcepibile che a Trieste – che sta ai piedi del Carso, cioè d'un territorio ricco di pietra eccellente, varia di colore, suscettibile di lavorazione, resistente alle intemperie e adoperabile per se stessa anche per decorazione – si possa ricorrere alla pietra artificiale per contorni, zoccolature, architravi, pilastri ecc. ... Se la pietra artificiale costa un po' meno di quella naturale, la sua durata è di gran lunga inferiore ... Senza contare che adoperando la pietra artificiale, l'industria nostra della pietra soffre e con essa una vasta categoria di valenti artigiani<sup>234</sup>.

Ognuno, insomma - anche i Progettisti e gli Artigiani - doveva fare la propria parte. Ma non si trattava solo di *battage* pubblicitario. Già dal marzo del 1935, la Consulta municipale imponeva, anche senza aver rivisto il "Regolamento comunale" che "almeno fino all'altezza del primo piano, le nuove case siano costruite in pietra ... Condizione che fu accettata da tutti i costruttori [per i nuovi villini di Scorcola e Poggioreale]"<sup>235</sup>.

## 10.2. Il rinnovamento della città all'insegna della Tradizione: la critica contro la Modernità

Con un sistema piuttosto ricorrente, la Direzione del *Popolo di Trieste*, nell'intento di affrontare o di aprire un dibattito, impiegava la lettera di un "camerata" ("un camerata ci scrive") per porre sul tavolo una serie di questioni. Non ultima, naturalmente, quella del rinnovamento della città e di quale architettura risultasse più confacente allo scopo:

la Commissione Edilizia [ha comunicato di aver bocciato progetti di facciate assai disadorne<sup>236</sup>] ... questo fatto è consolante perché assicura la città che c'è un organo autorizzato il quale può impedi-

234 "Vigorosa ripresa dell'attività edilizia cittadina", in *Il Popolo di Trieste*, 9 febbraio 1935, p. 1.

235 "Ventiquattro nuovi edifici. L'attività edilizia privata", in *Il Popolo di Trieste*, 4 aprile 1935, p. 4.

236 "Vigorosa ripresa dell'attività edilizia cittadina", in *Il Popolo di Trieste*, 9 febbraio 1935, p. 1.

re che nella città si moltiplichino gli orrori architettonici, dei quali va già famosa qualche via del quartiere Oberdan<sup>237</sup>.

L'attacco era su tutta la linea e non risparmiava né "Novecento" (inteso come movimento artistico), né Avanguardia (in particolare il Razionalismo inteso come «Cubismo»):

il Novecento s'è dimostrato un povero messere in Architettura non meno che in Pittura e Scultura. Il Cubismo [Razionalismo] applicato ad oltranza ci minacciava di far affogare il nostro secolo nel ridicolo ... Abbiamo avuto l'intervento di un illustre Urbanista romano a Trieste [Mario De Renzi] per attenuare le esuberanze dello stile lineare e cubista nel quartiere Oberdan. Ma quest'anno si inizieranno le costruzioni nuove in piazza Malta e corso Vittorio Emanuele III e già si annunziano palazzi in istile bagnarola o in istile scatole di fiammiferi sovrapposte come su piazza Malta o corso Vittorio Emanuele si trovassero non nella italiana Trieste, ma in un sobborgo di Uppsala o a Helsinki o a Nischni Novgorod ossia Gorkigrad.

La distinzione tra nuove nodalità residenziali e centro antico poteva essere netta:

la cittadinanza non ha mai immaginato che si potesse obbligare la speculazione edilizia a fare omaggio all'Arte quando si tratti di case alveari per il proletariato o anche di case economiche alla periferia. Ma per il centro della città, per quelle parti che attraggono necessariamente i forestieri che arrivano, la cittadinanza ha sempre desiderato che le costruzioni avessero carattere e stile italiano.

Il problema tornava, insomma, ad un 'linguaggio italiano' che caratterizzasse anche le nuove espansioni della città, evitando l'internazionalismo (cosa che peraltro anche il Novecento ricercava, ma, evidentemente, non con gli effetti sperati):

quando eravamo lontani dall'Italia ... i Triestini fabbricavano i loro più bei palazzi in stile neoclassico ... sarebbe possibile che

237 "L'architettura e il nuovo centro di Trieste", in *Il Popolo di Trieste*, 12 febbraio 1935, p. 2.

il nuovo centro di Trieste possa vedere allinearsi su i suoi Corsi e sulle sue nuove Piazze edifici le cui facciate richiamano l'immagine di altrettante fabbriche di tappi di sughero o di lamiere ondulate per coprire baracche coloniali ... La Commissione comunale, organo di vigilanza artistica e architettonica, interverrà sia per imporre l'impiego di materiali nobili, sia per impedire che il centro di Trieste italiana possa prendere l'aspetto di un sobborgo industriale di Manchester.

C'era chi, d'altro canto, come Elio Predonzani, auspicava che «il Paesaggio avesse la preminenza» perché

possa sparire l'idea di costruire un palazzo in piazza Malta, proprio là dove dovrebbe cominciare una "passeggiata archeologica" senza confronti ... Pochi sanno che sullo sfondo della nuova piazza, là dove comincerà il corso Littorio, dovrebbe sorgere una casa di 11 piani (non importa che siano 11; anche se fossero 4 soli guasterebbero), un vero grattacielo, il quale potrebbe avere la funzione di donare alla città un senso di grandezza ... ma avrebbe insieme la deleteria, deprecabilissima 'funzione' di nascondere bellezza ... e grandezza del centro artistico<sup>238</sup>.

Sulla questione, la Redazione del *Popolo di Trieste* si trincerava dietro un diplomatico "pur non consentendo in qualche idea espressavi, questo articolo prospetta un insieme di problemi del maggior interesse"; la resistenza ai progetti di Piacentini era però espressa, questa volta, in maniera forte e chiara.

Ma sicuramente, nulla poteva fermare il podestà Salem nei suoi rapporti con l'imprenditoria privata che lo supportava nei suoi progetti. Nulla, salvo la Politica (inter)nazionale.

## SAŽETAK

*NOVI PROSTORNI PLANovi „TALIJANSKIH GRADOVA“ NA ISTOČNOM JADRANU (1922.-1943.)* Trst: prvo dvogodište Salemovog doba (četvrti dio)  
Prvo dvogodište mandata gradonačelnika Enrica Paola Salema započelo je 1934., ali je

238 Elio Predonzani, "Di una piazza (piazza Malta) e di un Corso (la passeggiata archeologica) di domani. Panorami di Trieste nuova", in *Il Popolo di Trieste*, 30 luglio 1935, p. 3.

tek sljedeće godine izvršeno planiranje i organizacija svih narednih djelatnosti. Ovo je razdoblje slavljeno kao „nevjerojatna bilanca“, jer se nakon usvajanja prvog Prostornog plana u talijanskom Trstu cjelokupni gradski život počeo mijenjati u infrastrukturi, u sustavu naselja, u mnogim uslugama, ali i u nekim važnim „simboličkim središtima“ kao što je brdo Svetog Justa. „Strastvena aktivnost“ i „postojanost“ Salema, kojeg je na nacionalnom političkom planu podržavao Giuseppe Cobolli Gigli, uhvatila se u koštac s važnim strukturnim problematikama djelujući koordinirano s glavnim gradskim poduzetnicima (Augusto Cosulich i Guido Segre, Generali osiguranje, Riunione Adriatica di Sicurtà i Tršćanski Lloyd) te koristeći sistem lokalnih bankovnih kredita i državne potpore. Kako bi se za luku Trst pronašao izlazak iz ekonomskog zastoja luke provodila se promjena poslovne orijentacije gospodarskih subjekata, tražeći neku novu ulogu za grad unutar talijanske industrijske proizvodnje. Urbanisti, arhitekti i građevinski inženjeri trebali su fizički ostvariti taj program, sa svim kompromisima, polemikama i balansiranjima koje je tako odvažan program nametao.

## **POVZETEK**

*NOVI PROSTORSKI NAČRTI ZA „ITALIJANSKA MESTA“ NA OBMOČJU VZHODNEGA JADRANA (1922-1943). Trst: prvi dve leti Salemovega obdobja (četrti del)*

Prvo dveletno obdobje delovanja mestnega načelnika - podestata Enrica Paola Salema, ki se je začelo leta 1934, leto 1935 pa je bilo zaznamovano z organiziranjem in načrtovanjem vseh nadaljnjih aktivnosti, so slavili kot „osupljivo bilanco“. V tem času se je z odobritvijo prvega prostorskega načrta italijanskega Trsta celotno življenje mesta začelo spreminjati, vključno z infrastrukturo, stanovanjskimi objekti, številnimi službami, pa tudi pomembnimi „simbolnimi središči“, kot je grič Svetega Justa. „Goreče delovanje“ in „vztrajnost“ podestata Salema, ki ga je na ravni nacionalne politike podpiral Giuseppe Cobolli Gigli, sta bila usmerjena v pomembna strukturna vozlišča, ob usklajevanju vodilnih mestnih podjetij (od Augusta Cosulich do Guida Segreja, od Zavarovalnice Generali do zavarovalnice Riunione Adriatica di Sicurtà ter tržaške družbe Lloyd), s sistemom lokalnih bančnih posojil in z državnimi pobudami, ki so si prizadevale spraviti pristanišče Trst iz gospodarske otrplosti, popestriti njegove gospodarske usmeritve in si zanj „izmisliti“ pomembno mesto v italijanskem industrijskem prostoru. Urbanistični načrtovalci, arhitekti in inženirji so bili poklicani k fizičnemu uresničevanju tega programa, pospremljenem z vsemi posredovanji, polemikami in pretehtavanji, ki jih je nalagal tako drzen načrt.

