received: 2012-04-26
original scientific article
UDK 711.4(450.361):316.7"18/19"

PROGETTI, CITTÀ, IDENTITÀ: SPAZI URBANI E IDEOLOGIE NAZIONALI A TRIESTE TRA XIX E XX SECOLO

Alessandra MARIN
Università degli studi di Trieste, Dipartimento di Ingegneria e Architettura,
Via Valerio 6/1, 34127 Trieste, Italia
e-mail: amarin@units.it

SINTESI

La ricerca, svolta su fonti bibliografiche e archivistiche locali, ha inteso ricostruire la storia delle trasformazioni urbane più rilevanti, insieme a quella dei piani e progetti urbani elaborati a Trieste tra la fine del XIX secolo e l'inizio della seconda guerra mondiale.

Esito finale, illustrato in parte in questo saggio, è la lettura del rapporto tra alcuni spazi urbani e la società civile triestina, articolata nelle sue diverse componenti etniche, culturali e sociali.

Parole chiave: Trieste, piano regolatore comunale, spazi urbani, identità nazionale, conflitto

PROJECTS, CITY, IDENTITY: URBAN SPACES AND NATIONAL IDEOLOGIES IN TRIESTE BETWEEN THE 19TH AND 20TH CENTURIES

ABSTRACT

The aim of the present study, carried out on local bibliographic and archival sources, was the reconstruction of the history of major urban transformations, as well as of town planning schemes and urban projects designed in Trieste between the late 19th century and the beginning of WWII.

The final result, partially presented in this paper, is an interpretation of the relationship between certain urban spaces and the civil society of Trieste, subdivided into its varied ethnic, cultural and social components.

Key words: Trieste, town planning scheme, urban spaces, national identity, conflict, urban project

Nel capoluogo della Venezia Giulia, a cavallo tra l'800 e il '900, si verificano dinamici processi di costruzione e modificazione della città, legati a considerevoli fenomeni di inurbamento e alla progressiva produzione di strumenti urbanistici deputati a governare la crescita urbana.

A questo fenomeno si accosta, spesso interagendo con essi, il succedersi di differenti appartenenze nazionali e le differenti (per data ed entità) istanze di affermazione dei ruoli dei vari gruppi etnici e politici.

Il sovrapporsi di tali fenomeni ha trasformato i luoghi della città nei quali le diverse comunità etniche triestine vivevano e dove autorappresentavano le proprie istanze: in alcuni casi producendo una "migrazione" degli spazi dell'abitare, della vita sociale e di comunità, in altri confermando, pur con diversi significati, la propria presenza.

Tali fenomeni hanno trovato luoghi e forme specifici talvolta attraverso l'opera di architetti, urbanisti, tecnici ed amministratori locali, talaltra seguendo le pratiche spontanee e le azioni delle varie comunità (guidate sia da soggetti istituzionali, sia da privati) volte a trasformare lo spazio pubblico e i suoi modi d'uso.

È perciò interessante capire come siano cambiati questi spazi (o come avrebbero potuto cambiare, nel caso essi fossero contesi tra differenti intenzionalità di progetto), individuando i percorsi seguiti da questo processo di modificazione.

Si vedrà perciò come vi siano dei luoghi nei quali si è sviluppato un conflitto tra identità nazionali, che ha preso il nome e la forma di uno specifico piano regolatore, mentre altri nuovi spazi pianificati della città si configurano come rappresentazione della nuova classe dirigente. Vi saranno poi istanze di rappresentazione non tanto delle comunità insediate in città, quanto dei poteri forti a livello nazionale, che troveranno spazio (ma meno di quanto avrebbero desiderato) sia nelle aree centrali, sia nei progetti monumentali di risistemazione del colle di San Giusto e dell'area del Teatro Romano.

È interessante inoltre leggere quali "specie di spazi" vengono prodotti e quale sia il loro uso e la loro capacità di rappresentare l'una o l'altra parte della "civitas", la società civile di Trieste, i loro diversi valori, ecc.

Da questa lettura emerge come tali processi di trasformazione spaziale, rispetto a quelli della storia politica, siano maggiormente legati ad un "tempo lungo", a una viscosità e a un'inerzia delle idee relative a trasformazione e frequentazione degli spazi urbani che fanno sì che gli stessi – anche se contesi – rappresentino spesso un dato comune, un valore condiviso.

UN PIANO REGOLATORE PER LA TRIESTE ITALIANA, CON SALDE RADICI NELLA TRIESTE ASBURGICA

Già nella seconda metà dell''800 la necessità della regolazione dell'uso del suolo e delle forme di espansione della città di Trieste, attraverso la definizione di un piano regolatore generale, appare forte, come dimostra la redazione da parte dell'ing. Ettore Lorenzutti e del Civico officio alle pubbliche costruzioni del Progetto di piano generale di regolazione ed ampliamento della Città di Trieste, presentato al Consiglio comunale

nell'aprile del 1880. Il piano rappresenta il primo tentativo di ricomporre in un quadro generale unitario i numerosi interventi e progetti sulla città, che succedendosi nel corso degli ultimi decenni avevano fortemente trasformato Trieste e promettevano di modificarla ulteriormente: la realizzazione del nuovo porto (l'attuale Porto Vecchio) e i conseguenti fenomeni di espansione verso Gretta e Roiano; la costruzione o ampliamento di attrezzature urbane (dagli acquedotti ai teatri, dagli ospedali alle caserme, dagli impianti sportivi ai cimiteri); l'individuazione di nuove direttrici di espansione, sia con la definizione di piani "di scomparto" (soprattutto regolazioni stradali nella città consolidata e nuove maglie viarie in ambito periferico), sia con le nuove localizzazioni di attività produttive e industriali (i cantieri e l'arsenale del Lloyd, la ferriera di Servola, il terminal petroli di San Sabba, ecc.) (Godoli, 1984; Marin, 2002).

Il piano aveva l'intento di non rincorrere l'iniziativa privata con progetti settoriali e puntuali, di mettere a sistema gli interventi pubblici e soprattutto di affiancare al progetto di regolazione di Città Vecchia – reso urgente dai progetti di sistemazione monumentale di piazza Grande (oggi piazza Unità) degli anni '70 – quello di espansione della città moderna attraverso la formazione di nuovi quartieri. La lettura delle indicazioni più puntuali del piano permette di individuare alcuni "focus" di progetto, che da un lato riprendono i temi già "caldi" del dibattito urbanistico cittadino, dall'altro ne propongono di nuovi. E proprio questi temi, non a caso, diverranno le chiavi di volta del primo piano regolatore della Trieste italiana, redatto e presentato al Comune dall'ingegnere municipale Paolo Grassi esattamente 45 anni dopo, ma approvato ancor più tardi, nel 1934.[1]

Se tra i due piani si notano queste ricorrenze dei luoghi e dei temi progettuali preminenti, neppure si modifica in modo evidente l'impostazione dello strumento urbanistico: il modo in cui il piano di Grassi affronta i problemi della città e le proposte progettuali avanzate – tutte riferite ai temi del traffico, dell'igiene, dell'edilizia cittadina – rievocano un modo di pensare all'urbanistica che associa i precetti dell'ingegneria sanitaria a quelli dell'"arte di costruire le città" di sittiana memoria, che tanto hanno influenzato l'evoluzione della disciplina in Italia dalla fine dell'Ottocento alla Prima Guerra Mondiale (Marin, 2005).

Del resto, la continuità è elemento preponderante anche nella biografia dei protagonisti del passaggio tra l'amministrazione austriaca dell'ufficio tecnico municipale e quella italiana. L'ing. Grassi nasce in un'altra città di confine (tra Ungheria e Romania) dell'Impero, Turnu Severin, nel 1867, si forma al Politecnico di Graz e dal 1894 al 1896 lavora a Trieste presso l'Imperial Regio Governo marittimo; presta quindi sevizio, partecipando alla redazione del piano regolatore, presso il Magistrato di Fiume, fino al suo ritorno a Trieste nel 1908 come ingegnere del Comune. È incaricato della redazione del piano regolatore e di ampliamento della città nel 1920 e recepisce nel suo lavoro quanto elaborato a partire dal 1908 dall'Ufficio tecnico, dopo la redazione negli anni precedenti

1 Il piano viene respinto il 30 dicembre 1929 dal Consiglio superiore dei lavori pubblici avendo recepito un grande progetto ferroviario elaborato nel 1922 e in seguito notevolmente ridimensionato; viene perciò modificato e riproposto nel 1933 all'approvazione comunale, per essere finalmente approvato con regio decreto l'anno successivo.

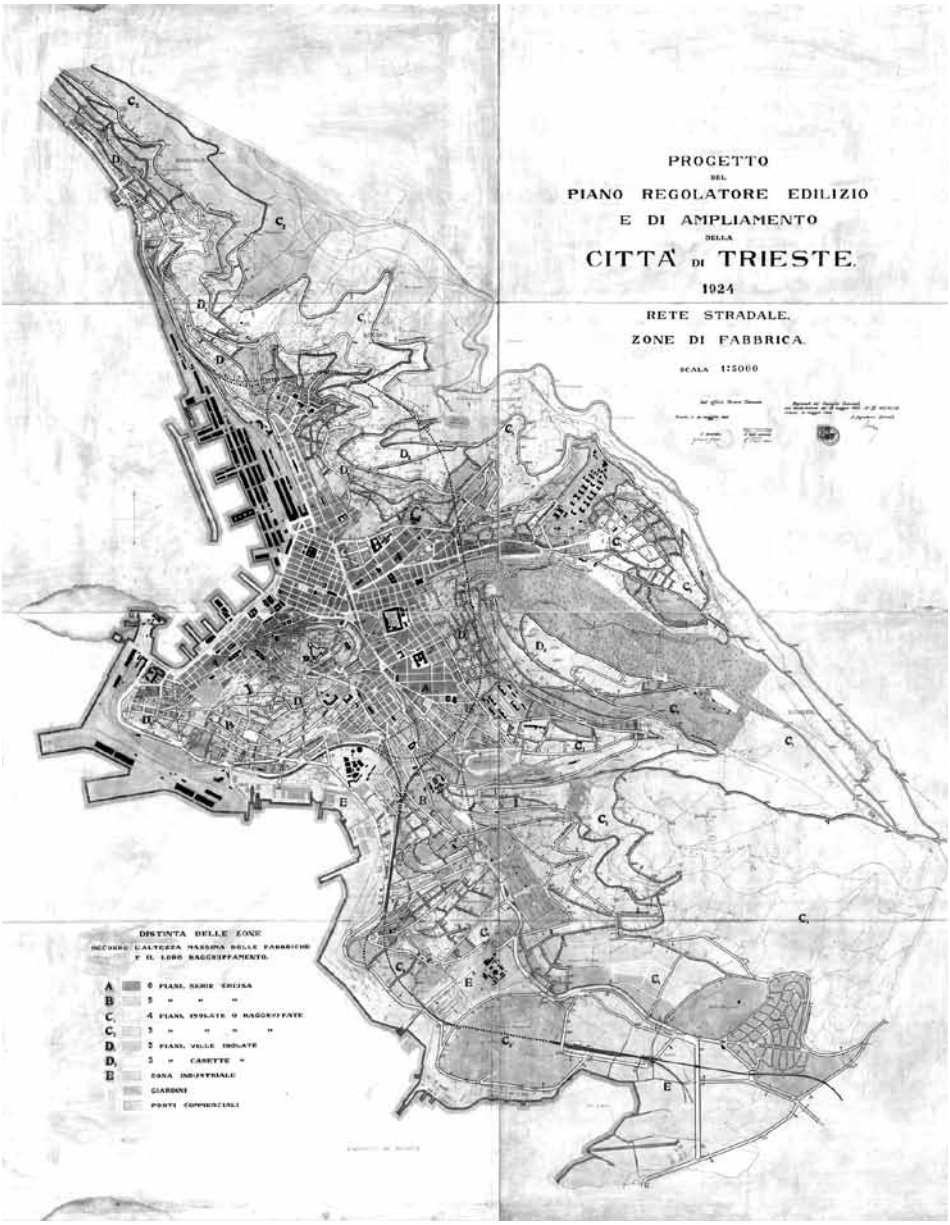


Fig. 1: Il Piano regolatore e di ampliamento del Comune di Trieste, redatto per l'ufficio tecnico comunale dall'ing. Paolo Grassi (1924) (ATCTS; autorizzazione del 22 agosto 2012). Sl. 1: Načrt regulacije in širjenja Trsta, ki ga je za Občinski tehnični urad sestavil inž. Paolo Grassi (1924) (ATCTS; dov. dne 22. avgusta 2012).

di un rilievo topografico della città, che si era dimostrato necessario proprio per le carenze di informazione riscontrate dal piano di Lorenzutti (Grassi, 1924, 2–3).[2]

Nonostante l'approvazione giunga solo nel maggio del 1934, il piano di Grassi inizia ad essere realizzato per stralci già dalla fine degli anni '20 e la sua pur parziale attuazione avvia un processo di trasformazione degli spazi urbani più rappresentativi della città, che l'avvento del fascismo renderà sempre più rilevante e complesso. Nel giro di pochi anni, piani e progetti di trasformazione vanno ad interessare numerosi spazi urbani, tentando di sovrapporre una nuova immagine della città a quella consolidata del grande porto emporiale voluto dagli Asburgo. Tra questi spazi, tre in particolare richiamano la nostra attenzione, sia perché si caratterizzano per essere i "piani particolareggiati" allegati al piano generale (e come tali i luoghi di maggiore interesse per l'amministrazione), sia perché agendo all'interno della città e spesso nelle aree più centrali o di maggiore dinamismo costituiscono un buon esempio di come in quel periodo differenti modi di vivere e dare forma allo spazio urbano possano convivere o entrare in competizione.

TRE LUOGHI

Se è vero, come sostiene Paolo Nicoloso, che su scala nazionale il fascismo ha utilizzato l'architettura prima per creare consenso, poi per educare il popolo (Nicoloso, 2008) e consolidare la propria dottrina, ciò in Venezia Giulia accade con minore forza di quanto possa essere accaduto in altre parti d'Italia. Il mito della Roma d'Oriente, l'individuazione di tracce di italianità in una rinnovata immagine urbana, in cui "la romanità antica e l'italianità medievale si sposeranno alle linee sobrie e insieme grandiloquenti d'una modernità che non disdegna l'arte costruttiva del Rinascimento" (Cesari, 1932, 345) coinvolgono – ad eccezione di alcuni luoghi simbolici – marginalmente la maggioranza degli spazi urbani triestini (e ancora meno lo faranno in altre città, come Gorizia), e il crescere di questa immagine entra moderatamente in conflitto con la consolidata struttura dei luoghi di riferimento delle differenti comunità insediate in città. Queste avevano, in genere, aree più o meno definite nelle quali avevano esteso tradizionalmente i propri insediamenti, aree che coincidono con i centri d'affari, con le residenze delle famiglie più in vista e potenti, con le scuole e i luoghi di culto.

La comunità greca e quella illirica si caratterizzano per una maggiore concentrazione all'interno della città teresiana e lungo le Rive, con una tendenza a raggrupparsi maggiormente per i luoghi della comunità serbo-ortodossa – a partire dai palazzi raccolti intorno al tempio di San Spiridione sulla penetrante del canale di Ponterosso e poi via via distesi lungo le Rive fino a piazza Venezia – rispetto ad una maggiore diffusione nel tessuto urbano della comunità greca, specie delle residenze, che dal borgo teresiano migrano a metà '800 verso gli ameni scorci della collina di San Vito o di Grignano.

2 Ezio Godoli confuta queste informazioni sulla base della sola consultazione delle delibere del Consiglio comunale, ma il fatto che Grassi abbia citato, nella relazione illustrativa del piano, questi studi come direttive delle quali "si tenne il debito conto nel piano che si presenta" porta a immaginare che questi studi siano stati prodotti dagli uffici, gestiti unicamente dai tecnici, a prescindere da operazioni di controllo politico.

Certo è che con il loro divenire protagoniste della costruzione della città commerciale – con realizzazioni magniloquenti come la casa-fondaco di Demetrio Carciotti o con più misurati interventi come la sequenza delle residenze delle famiglie Ivanovich, Vucetich, ecc. – la struttura del waterfront cittadino monumentale va ampiamente a rappresentare interessi, potere e prestigio di queste comunità.

Una struttura che alla fine dell'800 risulta pressoché completa e che quindi porta gli interventi realizzati dopo il 1920 a contendersi lo spazio ancora disponibile, quello verso il mare - come fanno l'Idroscalo, la Casa fascista del lavoratore portuale, la Stazione marittima - ma si tratta rigorosamente di spazi legati ad usi marittimo-portuali, e quindi forzatamente contestualizzati in quel sito. Al contempo, l'autorappresentazione della "nuova Trieste" viene demandata agli interventi da realizzarsi in tre luoghi, ovvero agli sventramenti e alle ricostruzioni di Città vecchia, alla costruzione del complesso urbanistico del foro Ulpiano e a quella dell'asse di via Carducci-corso Sonnino: non a caso, i tre "piani di dettaglio" previsti dal piano regolatore.

Per fare questo, la "nuova città" entrerà in contatto e/o contrasto da un lato con gli spazi urbani legati alla comunità ebraica, dall'altro con quelli della comunità slovena (e più in generale slava) (Benussi, 2007), che per la sua rilevanza dimensionale, la pluralità dei ruoli nella vita e nell'economia urbana e il suo più profondo radicamento è l'unica a non aver adottato logiche localizzative specifiche, diffondendo i suoi spazi di vita su più ambiti, nei quali poteva entrare in conflitto con le trasformazioni legate alla crescita della città italiana e borghese.

Città vecchia

La riscoperta della Trieste romana, e il suo utilizzo come elemento di spicco nei piani di sventramento per Città vecchia (1925–1936), nasce come operazione sia di risanamento igienico, sia di carattere economico-speculativo, ma anche come occasione di "riscrittura" della storia. Il sovrapporsi di questo piano al tessuto medievale della città e del suo storico Ghetto ebraico non è però, almeno fino al 1938, frutto di un conflitto tra comunità nell'uso degli spazi urbani, quanto piuttosto tra ceti sociali: la localizzazione delle attività della comunità ebraica era da tempo caratterizzata da un policentrismo legato ai luoghi dello scambio e del commercio, tra i quali certo spiccava l'area di Riborgo, a cui si affiancavano le zone di via del Monte e della nuova grande sinagoga realizzata nel 1912 da Arduino e Ruggero Berlam su via San Francesco. Inoltre, uno dei maggiori protagonisti del progetto del risanamento di Città vecchia è il podestà (tra 1933 e 1938) Enrico Paolo Salem, le cui origini ebraiche – insieme a quelle dei grandi promotori di questa trasformazione, come Edgardo Morpurgo, amministratore delegato delle Assicurazioni generali – non imbarazzano Mussolini fino al 1938, e sono espressioni di un "fascismo modernizzatore e altoborghese" del quale sono buoni interpreti il Piano regolatore e di ampliamento elaborato dall'ing. Paolo Grassi tra 1924 e 1934 e il progetto di sventramento per Città vecchia, le cui diverse stesure vanno dal 1925 al 1936.

Al centro delle discussioni e delle proposte di tecnici comunali e operatori privati per più di cinquant'anni, il risanamento di Città vecchia stentava a realizzarsi per la neces-

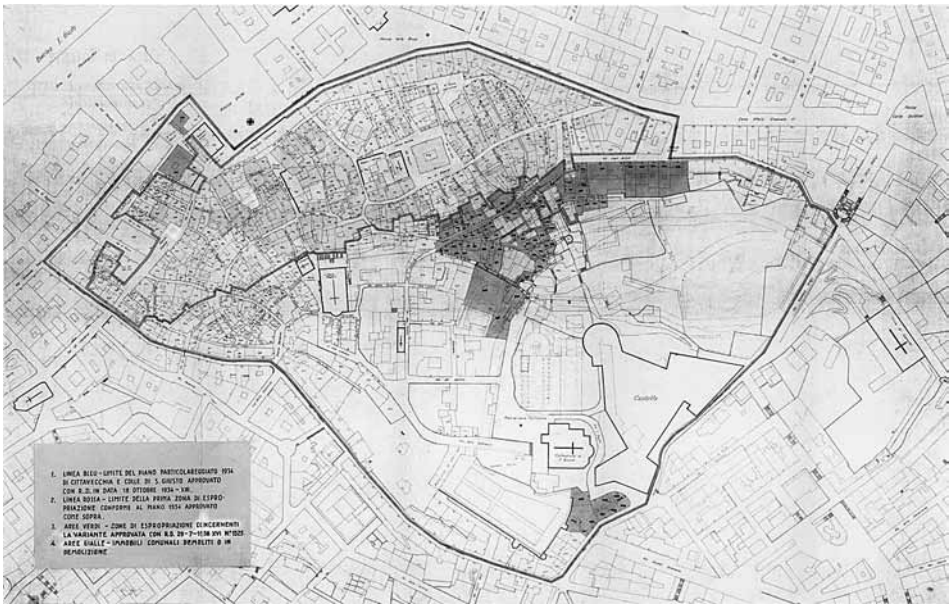


Fig. 2: Tavola descrittiva del procedere delle espropriazioni in Città vecchia tra 1934 e 1938. La linea esterna segna il perimetro del Piano particolareggiato di Cittavecchia e Colle di San Giusto del 1934; la linea interna il perimetro delle espropriazioni previste dal piano; le aree in colore scuro le nuove zone di esproprio previste dalla variante; le aree in colore chiaro gli immobili demoliti o in via di demolizione (AGCTS-UT, 42/1939; autorizzazione P.G. n. 158731, 25 settembre 2012).
Sl. 2: Opisna razpredelnica izvajanja razlastitev v Starem mestu med letoma 1934 in 1938. Zunanja črta zaznamuje obod Podrobnega načrta Starega mesta in griča svetega Justa iz leta 1934, notranja črta pa obod razlastitev, predvidenih po načrtu; temno obarvana področja označujejo nova območja razlastitev, predvidena po različici, svetlo obarvana področja pa že porušene nepremičnine oziroma nepremičnine, določene za rušenje (AGCTS-UT, 42/1939; dov. P.G. n. 158731, 25. september 2012).

sità di ingenti capitali. Il dato comune dei progetti avanzati già presso le amministrazioni imperiali era infatti la pressoché totale distruzione di Città vecchia, destinata ad essere rasa al suolo e sostituita da nuovi edifici e spazi collettivi,[3] come nuove arterie di collegamento ai piedi del colle di San Giusto e alcuni elementi tipici dei progetti di risanamento ottocenteschi, ampi porticati e gallerie vetrate.[4]

3 Come sostiene già la relazione del piano Lorenzutti nel 1880.

4 Quest'ultima prevista in un progetto generale di risanamento di Città vecchia del 1889, redatto da Enrico Prevosti per la Società edificatrice lombarda, per sostituire il passaggio della Portizza.

Il progetto di Paolo Grassi prevede anch'esso la demolizione della gran parte dell'area pianeggiante di Città vecchia, proponendosi di ridurre la densità abitativa dagli attuali 100 a 40 abitanti per ettaro.

Prevede inoltre la demolizione delle case insistenti sui resti del Teatro romano e il suo recupero, nonché la sistemazione del colle di San Giusto, che dovrà essere posto in relazione diretta con il teatro per consentire una continuità visiva tra i resti (o le "prove") dell'italianità triestina. Un'operazione di tabula rasa[5] che, come già rilevato, condannava le tracce del Comune medievale e della parte più antica di Trieste austriaca a scomparire non solo in ossequio all'igiene e all'estetica, ma anche per consentire il controllo sociale di una zona ritenuta malfamata e farne al contrario, secondo la tipica retorica del Ventennio, "un quartiere nuovo, ampio, soleggiato, solenne e gentile, degno veramente della città che il Fascismo ha posto sulla soglia di una nuova vita" (S.a., 1933, 274).

L'idea di modernità che connota il Progetto di sventramento di Città vecchia e di sistemazione del colle di San Giusto, tesa al "crollo di quanto vi è di brutto e di antiigienico [...] e la trasformazione di Città vecchia in quartiere degli affari, la City di Trieste" (Grassi, 1924, 20) si affianca all'esaltazione della romanità, ottenuta attraverso la sistemazione monumentale dell'area della basilica Capitolina e lo sventramento che libera i resti del teatro romano: i giusti ingredienti di una "modernità imperiale".

Non è un caso che in questo progetto gli spazi aperti e collettivi siano il fulcro dell'attenzione: il grande asse monumentale di corso del Littorio – un rettifilo ampio 16 metri, interamente porticato – che organizza i nuovi isolati posti a sostituire la città medievale; la sistemazione monumentale del piazzale a fianco della cattedrale di San Giusto con il posizionamento dell'ara della III Armata e del monumento ai caduti; la realizzazione di un parco della Rimembranza sul pendio ai piedi del Castello e di una nuova strada panoramica di accesso dalla città, la via Capitolina.

È in questo modo infatti che si intende modificare non solo l'urbs (la città fisica), ma anche la civitas (i suoi abitanti): rinnovare aspetti ed usi dello spazio pubblico appare fondamentale, in un contesto in cui ogni descrizione dello stato attuale è finalizzata alla condanna dell'aspetto igienico, di quello estetico, di quello morale. Città vecchia non è solo "brutta", "modesta" e "malsana", ma anche un "groviglio di vie malfamate" (S.a., 1933, 269). La "migrazione" proposta dal progetto, secondo lo stile già collaudato del "piccone risanatore" fascista, coinvolge gli abitanti e il senso degli spazi urbani e del loro modo d'uso, e propone, risolvendolo in favore degli ultimi, un conflitto per l'uso delle aree centrali della città non tanto tra comunità di diversa etnia, religione o cultura, ma tra ceti sociali popolari e borghesi.

La mancata realizzazione del progetto complessivo – gli edifici demoliti sono in ogni caso molti, circa 200, sui 562 preventivati – fa comunque di Trieste la quinta città italiana nella classifica delle demolizioni durante il Ventennio e consente, nel volgere di pochi anni, di insediare nell'area edifici rilevanti come la Casa del Fascio – oggetto di un concorso di progettazione e posta all'imbocco del corso del Littorio a fare da contraltare al

5 Operazione che interessa 37,56 ettari, 562 edifici e 18.069 abitanti, per circa 10.000 dei quali si ha la necessità di costruire nuovi alloggi nei rioni periferici.

Fig. 3a e 3b: Schizzo prospettico di Camillo Jona per la sistemazione di piazza della Borsa (1932) e immagine della stessa piazza dopo la costruzione dell'edificio delle Assicurazioni Generali (post 1939).
Sl. 3a in 3b: Skica Camilla Jone za ureditev Borznega trga (1932) in fotografija istega trga po izgradnji stavbe Zavarovalnice Generali (po l. 1939).

riscoperto teatro romano – e il palazzo delle Assicurazioni Generali, che vede intervenire l'architetto di punta del regime, Marcello Piacentini. Edifici che insieme alla "casa alta" di Umberto Nordio si situano in modo da segnare il rapporto con il Borgo Teresiano e le piazze centrali (piazza della Borsa, Corso Italia, ecc.) utilizzando linguaggi diversi, ma ugualmente volti a rappresentare il nuovo rapporto tra città e potere.

Il quartiere Oberdan

Uno dei luoghi nei quali la nuova amministrazione post bellica realizza un totale rinnovamento della struttura spaziale e dei modi d'uso degli spazi di vita tra le due guerre è il quartiere Oberdan, interessato da un ampio progetto di riconversione che vede la trasformazione delle caserme austriache in uno dei capisaldi della "città italiana".

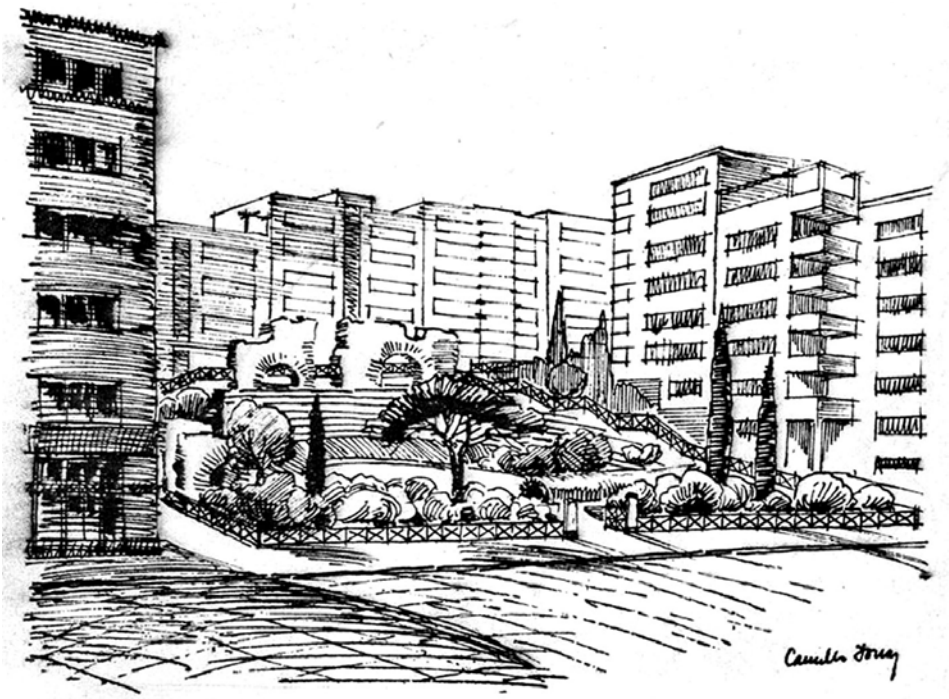
Ma anche questa iniziativa non nasce dai nuovi amministratori, ma si dibatte dalla fine dell'Ottocento. Già nel 1877 il Civico ufficio propone infatti la realizzazione in luogo della caserma teresiana di un nuovo quartiere, quattordici isolati di forme diverse, separati da un reticolo di vie ortogonali. Nel 1912 le autorità militari austriache autorizzano il trasferimento della caserma dal centro della città ai rioni di Chiadino e Rozzol, dove verrà ricostruita in via Domenico Rossetti. Lo studio di un piano di sistemazione urbanistica dell'area viene affidato dal Comune all'architetto Ludovico Braidotti, che propone la formazione di un'esedra affacciata sulla via Carducci, con strade disposte a raggiera dal centro della stessa in direzione del costruendo Palazzo di Giustizia.

Fig. 4a e 4b: Schizzo prospettico di Camillo Jona per la sistemazione di corso Italia all'incrocio con via Roma (1932) e immagine dello stesso corso e dei nuovi edifici sorti dopo le prime demolizioni nella zona di Riborgo, la casa alta Opiglia-Cernitz e il Banco di Napoli (post 1938). Sl. 4a in 4b: Skica Camilla Jone za ureditev korza Italia na križišču z ulico Roma (1932) in fotografija omenjenega korza ter novih stavb, zgrajenih po prvih rušenjih na območju Riborgo, stanovanjske zgradbe Opiglia-Cernitz in stavbe banke Banco di Napoli (po l. 1938).

Nel 1918 la caserma viene ribattezzata Oberdan in memoria di una delle vittime della causa irredentista e da questo momento il nuovo quartiere, che si propone anche come punto nevralgico di un asse di attraversamento della città di straordinario rilievo (l'asse Carducci-Sonnino di cui si dirà in seguito) diventa veramente interessante per l'insediamento di rappresentanze del potere economico e politico.

Nel 1925 viene indetto un concorso nazionale per realizzare nell'area un quartiere "moderno e monumentale", con lo studio di una soluzione per l'esedra nella quale doveva essere posto il monumento a Guglielmo Oberdan, ma nessuna richiesta viene avanzata in merito alla sistemazione urbanistica dell'intera area. Il progetto vincitore, degli architetti udinesi Zanini e Scoccimarro, non avrà seguito, anche se solo due anni dopo, completata la costruzione della caserma Vittorio Emanuele III in via Rossetti, partono le demolizioni e si rende disponibile un'area di 56.000 mq.

In parallelo a questa vicenda, c'è da ricordare che già dall'inizio del Novecento le aree limitrofe a quella dell'ex caserma erano state individuate come il luogo della costruzione di una nuova importante polarità urbana e quartiere borghese. Non è un caso quindi che in posizione solo leggermente defilata rispetto alla futura esedra Oberdan qui venga costruito nel 1904 su disegno di Max Fabiani l'edificio del Narodni Dom, la Casa del Popolo che ospitava numerose attività politiche, economiche, associative e culturali della comunità slovena. Un edificio la cui costruzione, promossa da un istituto di credito



1. Il parco previsto sulle rovine dell'Anfiteatro romano

Fig. 5: Sistemazione a parco e nuove edificazioni intorno al teatro romano recuperato sotto il tessuto edilizio di cui è prevista la demolizione (Jona, 1932).
Sl. 5: Ureditev parka in novogradnje okrog rimskega amfiteatra, ponovno usposobljenega po odstranitvi stavb nad njim, ki so predvidene za rušenje (Jona, 1932).

sloveno, rappresentava il consolidarsi in questa parte della città della borghesia artigiana e commerciale triestina di cultura slovena, che non si limitava a consolidare le posizioni nei rioni periferici come San Giacomo o Servola, ma rivendicava il suo ruolo sulla scena del centro cittadino.

Nel 1929 con il Palazzo dell'Ina (assicurazioni) seguito dal palazzo della TELVE (telecomunicazioni), si inizia l'edificazione dell'esedra, e nel 1929 Umberto Nordio elabora il progetto per la Casa del Combattente, poi modificato nel 1932, contenente il sacrario dedicato a Oberdan. Una revisione del piano complessivo del quartiere viene affidata nel 1934 all'architetto romano Mario De Renzi, e su questa base Umberto Nordio redige i progetti della casa Ras (Riunione Adriatica di Sicurtà), nel 1936, e quindi della Casa del Balilla, mentre dietro il palazzo TELVE sorge il ginnasio-liceo Dante Alighieri.

Potere politico, economico, luoghi di formazione si concentrano in quella che diventa la porta della città italiana, peraltro con grande attenzione ai linguaggi architettonici utilizzati, che devono essere veicolo di un preciso messaggio (Nordio, 1934).

Fig. 6: Ipotesi scenografica di ridefinizione dell'accesso alla chiesa di Santa Maria Maggiore (Jona, 1932).
Sl. 6: Možnost razkošnega preoblikovanja dohoda v cerkev Svete Marije Velike (Jona, 1932).

Fig. 7: Schizzo prospettico di Camillo Jona per la sistemazione di uno degli snodi e spazi pubblici posti sull'"asse fondamentale" delle vie Carducci e Sonnino (1932).
Sl. 7: Skica Camilla Jone za ureditev enega od odcepov in javnih prostorov na "temeljni osi" ulic Carducci in Sonnino (1932).

Non sembra quindi impossibile che l'incendio appiccato all'edificio del Narodni Dom dai fascisti già nel 1920, primo di una serie di attentati alle sedi di istituzioni slovene in tutta la città, non sia in parte legato anche alla presenza conflittuale di un simbolo della comunità slovena nei pressi di questo luogo da subito individuato come luogo strategico e identitario della Trieste italiana, a fare da contraltare moderno alla celebrazione della Trieste "romana" in Città vecchia.

L'asse Carducci-Sonnino

Il piano regolatore del 1925 prevede la realizzazione di un'imponente rete infrastrutturale, necessario supporto all'espansione prevista verso il sud-est della città, in aree quasi inedificate verso Zaule e Muggia, grande serbatoio di suoli per una crescita che il piano stima di 150.000 abitanti nel corso di 30 anni, puntando a giungere nel 1955 a 395.000 abitanti insediati nel territorio comunale.

La relazione del piano antepone il disegno della rete stradale ad ogni altra considerazione. Si tratta di una "rete-base" che si estende per circa 50 chilometri "che si inoltrano

in gran parte in terreni oggi quasi inaccessibili e che daranno una spinta a una novella attività edilizia" (Grassi, 1924, 22). Questa maglia si struttura su di una relazione tra un sistema di assi concentrici e un grande asse trasversale da nord-ovest verso sud-est, che attraversa la città sulla direttrice Monfalcone-Trieste-Istria. "È la base di tutto il nostro sistema. Nessun sacrificio sarà eccessivo per darle la larghezza progettata che va dai 25 ai 35 metri" dice Grassi, che la definisce ancora "traccia-base" e "arteria principale" della città (Grassi, 1924, 13–15); il suo tracciato, partendo da nord, si identifica con la strada costiera in corso di realizzazione e il viale Miramare, entra in città attraverso le vie Ghega e Carducci, sventra il tessuto urbano sette-ottocentesco tra via Garibaldi e l'Ospedale, prosegue in rettifilo fino alla periferica (al tempo) piazza dei Foraggi, dove una galleria le consente di superare il colle di S. Giacomo, e quindi sovrapporsi in pratica al tracciato di via dell'Istria, biforcandosi infine in direzione di Bagnoli e Capodistria.

Il disegno di questo asse è elemento ordinatore e straordinario condensatore di nuove centralità: non a caso tocca piazza Goldoni – che il piano propone in nuove forme, dopo le modifiche apportate a inizio secolo dall'apertura della galleria Sandrinelli, attribuendole il ruolo di "cuore" dei traffici e dell'accessibilità cittadina – ma prima entra in città attraverso l'importante nodo (potremmo dire intermodale, per la presenza di porto, stazione ferroviaria e strada di accesso dalla costa) di piazza Libertà, attraversa il nuovo quartiere Oberdan (della cui importanza si è già riferito), da cui parte una ampliata via Carducci, e attraversa l'incompiuta piazza dell'Impero (oggi largo Barriera vecchia) pensata come polarità commerciale e di servizi. Dalla piazza Garibaldi si apre infine la strada, con il lungo rettifilo di viale Sonnino (oggi D'Annunzio) in direzione della piazza dei Foraggi, alla già citata espansione verso sud-est. Al piano regolatore sono allegati gli schizzi prospettici – affidati alla mano felice di un progettista come Camillo Jona, appositamente incaricato dal Comune di prefigurare scorci della "città possibile" – delle nuove piazze previste in relazione alle diverse centralità dei rioni attraversati, affacciate sull'asse a Roiano, a Barriera vecchia, ecc.

La direttrice viaria Carducci-Sonnino acquisisce non solo il ruolo di elemento ordinatore, ma anche di quinta urbana lungo la quale trovano posto, in alternativa a quella storica e ormai strutturata delle Rive, architetture che parlano di una Trieste italiana, borghese, ma soprattutto moderna.

La crescita della città lungo quest'asse conta su quei poli di cui si è già parlato e sui nuovi quartieri residenziali, specialmente pubblici, non solo deputati ad accogliere la popolazione espulsa da Città vecchia, ma soprattutto ad alloggiare la popolazione richiamata dalla nuova amministrazione italiana. È perciò supportata da subito dal forte intervento dell'Icam (Istituto comunale per le abitazioni minime), sia nel campo dell'edilizia sociale che in quello delle case per impiegati: gli interventi realizzati – secondo i modelli di edilizia intensiva già sperimentati dall'inizio del secolo tra Trieste e Vienna – lungo il viale Regina Elena (ora Miramare) dall'INCIS, quelli su viale Sonnino e la vicina area gravitante su piazza del Perugino, in via dell'Istria e a piazza Foraggi, fino al grande quartiere giardino di Rozzol in monte, vanno a dare peso e concretezza alla nuova città italiana proprio attraverso l'intervento pubblico (Di Biagi et al., 2002). Ma con modalità e seguendo prassi e progetti che ancora una volta hanno origine nel periodo austriaco e

fanno di Trieste una città che continua a realizzare spazi urbani dal linguaggio coerente con quelli con i quali si mettono in relazione.

Edifici di rilievo come le nuove attrezzature urbane – la Stazione delle autocorriere presso la Stazione ferroviaria (oggi sala Tripcovich) e il Mercato coperto di largo Barriera – segnano i grandi "snodi" urbani configurandone l'identità e – insieme come detto all'edilizia residenziale pubblica – si rendono interpreti dell'immagine di "una città mode-rna, che si estende in cammino verso nuovi e più luminosi destini" (Crusvar, 1980, 85).

PROJEKTI, MESTO, IDENTITETA: URBANI PROSTORI IN NACIONALNE IDEOLOGIJE V TRSTU MED 19. IN 20. STOLETJEM

Alessandra MARIN
Univerza v Trstu, Oddelek za inženiring in arhitekturo,
Via Valerio 6/1, 34127 Trst, Italija
e-mail: amarin@units.it

POVZETEK

V pričujoči raziskavi smo podrobno preučili tako neposredne vire (zapisnike občinskega sveta, ponazorilna poročila ter osnutke načrtov in projektov), kot tudi posredne vire (revije, kritično bibliografijo) v zvezi z urbanimi spremembami v Trstu v obdobju od konca 19. stoletja do začetka 2. svetovne vojne.

Namen raziskave je bil rekonstruirati nastanek pogojev za načrtovanje in uresničitev najpomembnejših urbanističnih sprememb ter procesa spreminjanja urbanih prostorov v tem obdobju, ki sta ga zaznamovala prehod iz habsburškega cesarstva v Italijansko kraljestvo in vse jasnejše uveljavljanje zahteve po izključni pripadnosti Trsta – z vidika nacionalne identitete – Italiji.

Pogled na zgodovino teh krajev in omenjenega obdobja skozi zgodovino, obliko in rabo prostora nam pomaga razumeti, zakaj so totalizirajoče ali segregativne zamisli v tem okolju naletele na večji odpor kot drugod. In, znova izhajajoč iz skupnih značajev prostora, morda tudi ponovno odkriti zmožnost urbanega prostora, da združuje – tudi ob priznavanju neenakih vrednot – različne elemente civilne družbe.

V opisu prvega splošnega regulacijskega načrta Trsta in treh krajev posebnega pomena v postopku njegovega uresničevanja – Starega mesta, Oberdankovega trga in cestne osi Carducci-Sonnino – lahko opazujemo različne tovrstne dinamike, ki jih povezuje močan značaj zgodovinske kontinuitete.

Ključne besede: Trst, občinski regulacijski načrt, urbani prostori, narodna identiteta, konflikt

FONTI E BIBLIOGRAFIA

AGCTS-UT – Archivio Generale del Comune di Trieste (AGCTS), Ufficio Tecnico (UT).

ATCTS – Archivio Tecnico del Comune di Trieste (ATCTS).

Grassi, P. (1924): Piano regolatore e di ampliamento della città di Trieste. Trieste, dattiloscritto.

Lorenzutti, E. (1880): Progetto di piano generale di regolazione e ampliamento della Città di Trieste. In: Verbali del Consiglio della città di Trieste, seduta del 23 aprile 1880, 196–205.

Benussi, C. et al. (2007): Dentro Trieste. Trieste, Hammerle editori.

Cesari, G. (1932): Il "Piano regolatore" e lo sventramento di città vecchia. Rivista mensile della città di Trieste, V, 10, 337–345.

Crusvar, L. (1980): Il sistema urbano nella Trieste degli anni 30. In: Crusvar, L., Milic, C. (eds.): Gli affreschi di Carlo Sbisà nella Trieste degli anni Trenta. Trieste, 53–99.

Di Biagi, P., Marchigiani, E., Marin, A. (eds.) (2002): Trieste '900: edilizia sociale, urbanistica, architettura. Un secolo dalla fondazione dell'Ater. Cinisello Balsamo, Silvana editoriale.

Godoli, E. (1984): Trieste. Roma - Bari, Laterza.

Marin, A. (ed.) (2002): Piani urbanistici per Trieste 1872–2001. In: Di Biagi, P., Fasoli, V. (eds.): Dalla città moderna alla città contemporanea. Piani e progetti per Trieste. Udine, Casamassima libri.

Marin, A. (2005): Piani regolatori per "una più grande Trieste. In: Nicoloso, P., Rovello, F. (eds.): Trieste 1918–1954. Guida all'architettura. Trieste, Mgs Press, 35–45.

Nicoloso, P. (2008): Mussolini architetto. Torino, Einaudi.

Nordio, U. (1934): Il quartiere Oberdan e la sistemazione dell'Esedra. Rivista Mensile della Città di Trieste, XIII, 11, 242.

S. a. (1933): Il rinnovamento della città. Il programma delle opere pubbliche. Rivista mensile della città di Trieste, VI, 12, 266–283.