

“Echi a Trieste dell’Italia unita”

Gruppo di lavoro n. 1

Liceo Galilei - Trieste com’era, Trieste com’è

L’indagine delinea un quadro di com’era la Trieste asburgica della metà dell’800 dal punto di vista politico, economico, sociale e culturale, mettendola a confronto con la situazione della città oggi.

docenti: prof. Tristano MATTA e prof.ssa Renata BROVEDANI
referente scientifico: prof.ssa Tullia CATALAN

studenti: Lorenza GIORDANI, Carlotta VALMASSOI, Antonella SALICH (classe IV A),
Pietro COCCIA (classe IV F), Federico ZADRA, Kevin MENESTRINA (classe III G)

STORIA ed ECONOMIA di TRIESTE nel 1800

**a cura di LORENZA GIORDANI e ANTONELLA SALICH
e, per la parte riguardante i Greci, CARLOTTA VALMASSOI**

Il porto – XVIII secolo

Trieste rappresentava per l'Impero asburgico il principale sbocco sul mare, di conseguenza l'imperatore Carlo VI decise di creare un porto che potesse servire al Paese e fosse destinato a trasformarsi in grande emporio. Le ragioni di tale scelta furono politiche e geografiche:

- la città si presentava al riparo dalla minaccia turca e rappresentava un ormeggio sicuro per i mercanti
- dominavano la legge, il diritto ed un'amministrazione ordinata
- il commercio trovava quella sicurezza che mancava in Oriente

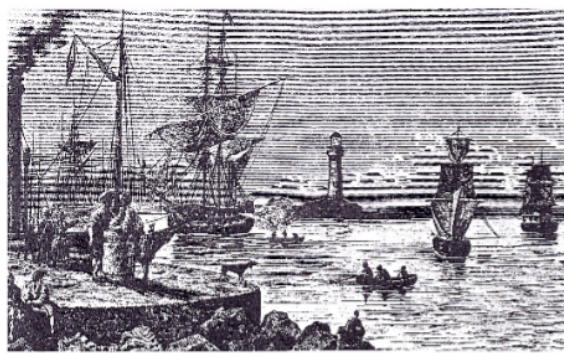


Dunque nel 1719 furono concesse a Trieste la speciale franchigia da ogni dazio per via mare e riduzioni sui dazi di consumo e transito. L'accesso fu reso libero, i mercanti non dovevano pagare tasse sostanziose e potevano usufruire di fondaci per il deposito delle merci. Vista l'attrattiva che la città rappresentava per i commercianti, nel 1769 Trieste fu dichiarata "libera città marittima" e la libertà doganale del porto franco fu estesa a tutta la città, da S.Croce a Zaule.

Il porto nel 1800

Trieste nel 1800 era diventata un corpo politicamente autonomo ed era stato esteso all'intera città il privilegio del Porto Franco. Si erano inoltre perfezionati gli impianti portuali e la città si era notevolmente ripresa dalle crisi di fine '700. Trieste gareggiava con le più importanti piazze commerciali europee, in particolare per il commercio di spedizione e di transito con il Levante, con le Indie occidentali ed orientali, con l'Italia, con la Germania e con gli Stati dell'Europa settentrionale.

La città rappresentava l'unico porto meridionale a cui ricorressero la Germania ed il Nord Europa per rifornirsi di prodotti mediterranei e del Vicino Oriente, prodotti che venivano inoltrati verso i Paesi acquirenti anche per via marittima. Durante la prima metà dell'Ottocento il commercio che si svolse attraverso il porto di Trieste fu prevalentemente un commercio di "transito commerciato" o di "commissione per conto di terzi", altamente produttore di ricchezza.



Il porto 1850-1900

Dalla seconda metà dell'Ottocento, Trieste assunse la funzione di porto di transito, crescendo d'importanza per le ditte di spedizione e per gli stabilimenti industriali connessi con le strutture portuali. La crisi che si abbatté sul porto franco cittadino dagli anni Cinquanta a Settanta fu dovuta a diverse ragioni:

- l'abolizione dell'Atto di navigazione di Cromwell rese possibile a tutte le piazze marittime di effettuare importazioni dirette, diminuendo così l'importanza dei porti franchi
- lo *Zollverein* avvantaggiava i porti di Amburgo e del Mare del Nord in base all'unione doganale tra Austria e Germania
- Il ritardo nella costruzione delle nuove strutture, rese necessarie dalla trasformazione della marineria con l'introduzione delle navi a vapore
- L'insufficienza delle infrastrutture di collegamento (rete ferroviaria, strade)



La ferrovia a Trieste

Ad innescare la successiva crescita dell'economia cittadina fu senz'altro il collegamento ferroviario tra Trieste e le regioni centrali dell'Impero. Con la ferrovia, infatti, poterono svilupparsi al meglio i traffici verso l'interno dell'Impero, con il conseguente sviluppo dei commerci e le industrie cantieristica, meccanica e siderurgica.

Le ferrovie permettevano comunicazioni più facili e rapide, diminuendo così il costo dei trasporti. Consentivano spostamenti che prima non erano possibili, estendevano il raggio delle vendite. Tuttavia la progressiva estensione della rete ferroviaria in tutta Europa, fa risentire in modo particolare il suo effetto negativo su Trieste, la quale si trova a dover fronteggiare la concorrenza spesso insostenibile di altri porti, assistendo al lento, ma graduale allontanamento di quei rami di lavoro e di quelle clientele che anni prima avevano contribuito a formare la sua grandezza.



Gli Sloveni

Gli sloveni si erano insediati nel Goriziano, nei dintorni di Trieste e dell'Istria settentrionale.

Protestavano vivacemente contro il tentativo di includere l'Istria ex veneta tra i domini ereditari degli Asburgo.

Entrarono in competizione con gli italiani per imprimere al territorio di insediamento comune una propria esclusiva impronta nazionale.

La riforma agraria, l'abolizione dei rapporti feudali nelle campagne, la costruzione di una rete ferroviaria e i parziali processi di industrializzazione avevano impresso alle società slovene un nuovo dinamismo, mettendo in moto processi di differenziazione sociale e di formazione di un ceto borghese.

Il risveglio nazionale slavo ebbe un effetto traumatico per il gruppo italiano; e dai primi del Novecento, grazie all'introduzione del suffragio universale per le elezioni politiche, i partiti sloveni poterono competere con le forze politiche italiane anche all'interno dei centri urbani di Trieste, Gorizia e Pola.

Ebrei a Trieste



A Trieste si contano nel XIV sec. i primi insediamenti di ebrei di origine tedesca. Durante il XVIII sec. la politica di tolleranza degli Asburgo nei confronti degli acattolici dotati di capitali e disposti a trasferirsi a Trieste, favorì l'insediamento di una grande comunità ebraica nella città di Trieste. Nel 1771 l'imperatrice Maria Teresa d'Asburgo concesse loro Patenti e franchigie, Giuseppe II nel 1781-82 il *Toleranzedikt*, documenti che assicuravano libertà personali e di culto.

Ruolo indispensabile nell'economia del porto triestino, moltiplicarono i contatti con la penisola italiana, il Levante e con l' Africa, agevolati dalla politica di tolleranza. Tra la fine del Settecento e l'inizio dell'Ottocento la piccola comunità ebraica askenazita si era rapidamente trasformata in una delle comunità ebraiche maggiormente attive sulle piazze finanziarie europee e fra le più vivaci ed audaci in campo culturale.

I Greci a Trieste



*Chiesa di San Nicolò dei Greci,
Riva Tre Novembre 7, Trieste*

La comunità greca a Trieste era composta da 54 anime menzionate che molto probabilmente vivevano assieme alle loro famiglie e provenivano dalle isole dello Ionio, del Peloponneso, dell'Epiro, di Missolonghi, di Creta, dell'Egeo e di Costantinopoli. Questa crescita si rivelò esponenziale grazie alle garanzie di guadagno che la città prometteva, tanto che la comunità diventò quattordici volte più numerosa alla fine del XVIII secolo, ma la popolazione raggiunse il suo picco assoluto nel 1822-1823, quando si contavano 3200 persone. Nel XIX secolo i greci costituivano tra il 2,5 e il 3,4% degli abitanti di Trieste; il censimento non è però particolarmente attendibile poiché non è chiaro se fossero stati registrati solo i cittadini greci o anche gli austriaci: infatti la percentuale degli iscritti alla comunità era del 42% nel 1784 e appena del 27% tra il 1792 e il 1829.

I greci, comunque, ebbero una grande influenza a Trieste, tanto che esistono tre chiese serbo-ortodosse nella città; in particolare la Chiesa di San Nicolò dei Greci è una testimonianza della ricchezza che vigeva attorno al 1800.

Trieste di ieri e di oggi

Trieste presenta sicuramente una storia politica molto peculiare, la quale influì notevolmente anche sul suo sviluppo economico. Se l'età d'oro per la città fu l'Ottocento, ben diverso fu il periodo dal dopoguerra fino ai giorni nostri. Dall'essere porto centrale di un Impero continentale, Trieste diventò semplicemente uno tra i tanti porti italiani. Conseguentemente all'esodo degli Istriani verso l'Italia, Trieste riscontrò un aumento della popolazione, che però non significò un eguale incremento dell'attività economica, la quale andava stagnando. Provincia di frontiera orientale, Trieste non era più il passaggio obbligato per l'Impero austriaco che fu nell'Ottocento, e dunque non vi erano più spinte per lo sviluppo economico, il che causò una brusca frenata per l'economia del capoluogo giuliano. Inoltre, l'età media della popolazione è andata aumentando, raggiungendo addirittura il record di città più vecchia d'Italia. Questa decrescita ha influenzato anche l'aspetto socio-culturale, poiché da città protagonista nel panorama europeo, si è lentamente andata trasformando in piccola provincia di frontiera.

La sezione che segue, comprende alcune immagini di luoghi della città, ripresi rispettivamente alla fine dell'800 e ai giorni nostri. Abbiamo inteso così visualizzare i cambiamenti, anche significativi, intervenuti nel tessuto urbano di Trieste.

Si ringrazia la professoressa Cristina de Reya per la gentile messa a disposizione delle cartoline d'epoca.

INCROCIO VIA BATTISTI / VIA ROSSETTI NELL'800 E OGGI



GALLERIA PIAZZA SANSOVINO NELL'800 E OGGI



PIAZZA DELL'OSPITALE NELL'800 E OGGI



STAZIONE CENTRALE NELL'800 E OGGI



VISTA DEL CANALE DI PONTEROSSO NELL'800 E OGGI



PIAZZA VITTORIO VENETO NELL'800 E OGGI

