

Annettere e connettere: l'Istria e Fiume¹

di Stefano Petrunaro

A Fiume a un certo punto si prende una decisione importante: come nelle altre cittadine dalmate, si abbattono le mura. Dalla breccia che si crea nella prima metà dell'Ottocento, la città, che si scrolla di dosso un'armatura d'altri tempi, si rivolge al mare. Inizia così un nuovo capitolo nella storia di quell'abitato, un capitolo che dura fino ai giorni nostri. Ma nel caso di Fiume, rotto un muro se n'è fatto un altro, anzi più d'uno, invisibili, che hanno iniziato a premerla sui fianchi, ad attraversarla al suo interno, impedendole per lungo tempo di coltivare serenamente la sua nuova vocazione marittima. In qualità di «corpo separato», questa la definizione giuridica, del Regno d'Ungheria, la città si trovava, fin dall'inizio dell'era contemporanea, stretta tra il territorio croato da un lato, e i possedimenti degli Asburgo dall'altro. Una città-stato fuori tempo massimo, incapace di sopravvivere se davvero voleva essere un porto. Perché un porto non collegato al suo entroterra, non ha speranze.

Eppure così non sembrava, a chi lo progettava. E in parte aveva ragione. Gli ungheresi di Budapest, insieme a loro élite borghese italiana e ungherese di Fiume e in parte anche quella croata, insomma gli ungheresi e i fiumani, contavano di riuscire a sfruttare il passaggio attraverso il territorio croato, in forza del legame che univa la Croazia-Slavonia alla Corona di S. Stefano. E così fu, per un po'. Il porto venne costruito, la città abbracciò il mare, i bastimenti scaricarono e caricarono enormi quantità di merci. Ma lo spazio, maledetto spazio, rimaneva un problema. Troppo poco per progetti così ambiziosi. Tra Settecento e Ottocento e soprattutto nel corso del secondo, la città guadagnò non pochi metri verso il mare, facendolo arretrare per far posto a interramenti e strade, banchine e moli. La spiaggia era un ricordo; in sua vece, a contendersi lo spazio con l'acqua, c'era un porto moderno ed attrezzato.

Ma ancora non bastava. Non quando quel porto salì le vette delle classifiche degli scali più importanti del Mediterraneo, piazzandosi bene anche a livello europeo. Cioè quando l'ampiezza dello sguardo di progettisti e commercianti si scontrò con la ristrettezza degli spazi del porto, costringendoli a gettare l'occhio al di là della fiumara

¹ Questo è il testo, parzialmente rielaborato, della relazione letta in occasione dei «Cantieri di storia» della Sisso, tenutisi a Trieste tra 23 e 25 settembre 2009. In quell'occasione ho ripreso e approfondito alcune questioni trattate nei capitoli riguardanti il porto di Fiume e quello di Pola, in: L. Cerasi, R. Petri, S. Petrunaro, *Porti di frontiera. Industria e commercio a Trieste, Fiume e Pola tra le guerre mondiali*, Viella, Roma 2008. In nota verranno pertanto riportati solo i riferimenti bibliografici nuovi rispetto a quelli utilizzati nel libro. Per il periodo dualista di Fiume, ad eccezione di dove altrimenti indicato, mi sono largamente avvalso di G. Zucconi, *Una città cosmopolita. Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914)*, Viella, Roma 2008.

che dà il nome alla città. Ma ecco un problema tipico di Fiume, *il problema di Fiume*: al di là di quel fluido confine, la giurisdizione era di altri. Il territorio della città di Fiume finiva là, prima del fiumiciattolo. Dall'altra parte c'era Sušak, rispetto al livello dei binari che arrivavano da Budapest non ben piazzata, ma con un bel piazzale dove ammassare la legna. O, meglio, lo spazio per costruircelo, un bello spiazzo. Quindi il problema era questo: la ferrovia arrivava da Budapest, ma doveva passare per Zagabria. Per ora amica, o dovremmo dire sottomessa, perlomeno sotto controllo. Ma la geografia, quella è più difficile da domare. È l'oggetto di questo mio intervento.

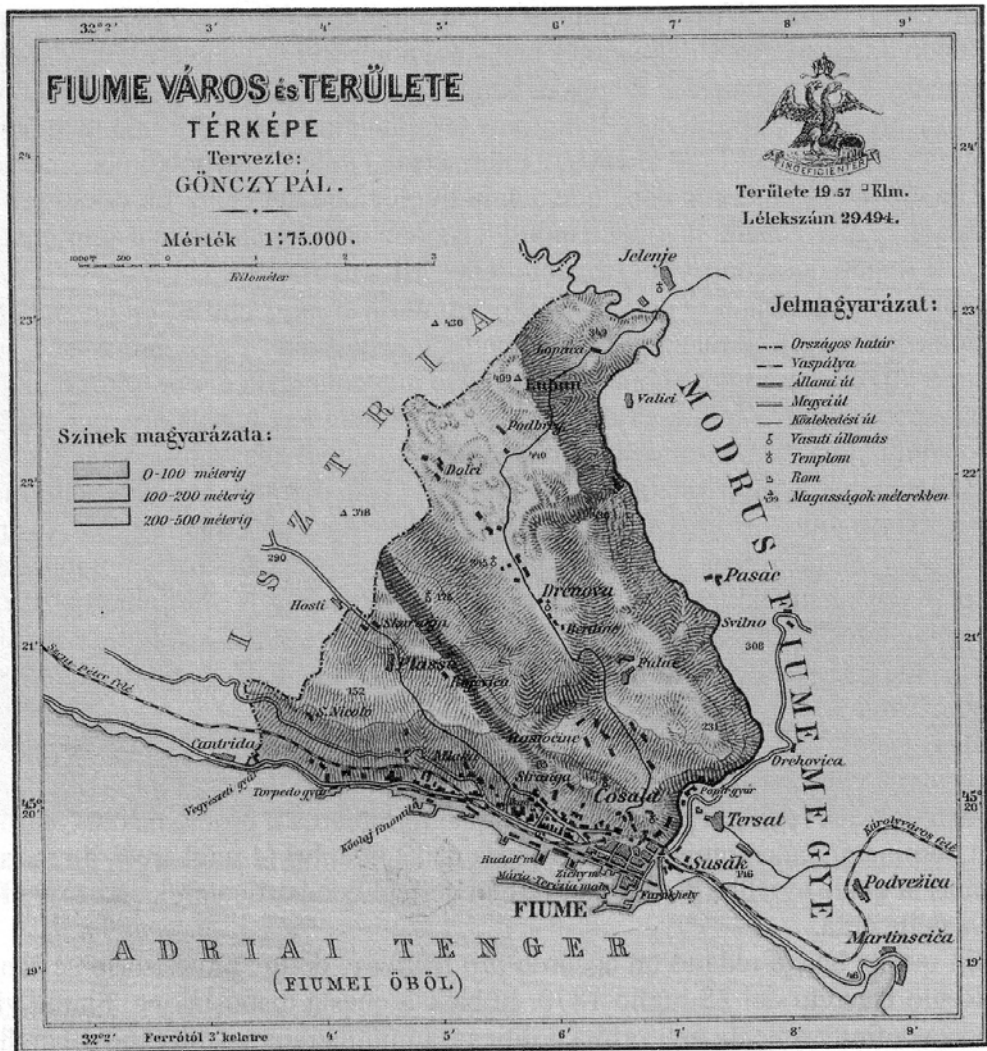


Figura 1: L'isola di Fiume (Fonte: Il territorio ungherese in una mappa ungherese del 1910, tratta da *Shepherd's Historical Atlas*, New York 1923, riprodotta in G. Zucconi, *Una città cosmopolita*, cit., p. 15).

Immaginandoci di sostare preoccupati su una banchina del porto fiumano di fine Ottocento, volgiamo il nostro sguardo nella direzione opposta a Sušak, vista la scarsa fortuna del primo tentativo. Gli occhi si illuminano, un sorriso si diffonde sul viso al ricordo dell'ultima passeggiata sulla Promenade di Abbazia e degli altri luoghi turistici e di cura del golfo quarnerino. Eppure, di nuovo lo stesso problema: lì la giurisdizione è di altri. Soprattutto dopo il compromesso austro-ungarico del 1867, quel territorio contermina si allontana dalla riva. Così che la linea ferroviaria che la *Südbahn* costruisce non mira a connettere il porto a Vienna, bensì la capitale al luogo di villeggiatura. Non è nemmeno una linea adatta al trasporto di merci, bensì solo di persone. Sono queste differenze sostanziali, che certe rappresentazioni iconografiche dello sviluppo della rete ferroviaria in queste aree spesso non restituiscono. Dietro al tratto di penna che indica una strada ferrata occorre leggere le diverse intenzionalità politiche, le diverse destinazioni, quindi, molto concretamente, la diversa tipologia tecnica di ogni singola tratta. Tutto questo le mappe spesso lo appiattiscono, inclusi, di frequente, i rilievi topografici.



Figura 2: L'appiattimento delle rilevanze (e dei rilievi) (Fonte: Mira Kolar, *Uključivanje Zagreba u željezničku mrežu Europe 1862. godine*, in *140 godina željeznice u Zagrebu (1862-2002)*. Zbornik znanstvenog skupa, Hrvatske željeznice, Zavod za arhivistiku, pomoćne povijesne znanosti i filmologiju Hrvatskog državnog arhiva, Zagreb 2003, pp. 7-20, qui p. 17).

Perché, ad esempio, anche la decisione di costruire in quel modo la tratta che collegava Abbazia a Vienna era una decisione solo in parte politica, poiché essa deve molto anche alla geografia di quei luoghi: le pendenze tra il Carso e il livello del mare sono enormi e avrebbero richiesto investimenti ingenti per traforare la montagna e attraversarla dall'interno. E la moneta pesa ancora di più quando non c'è volontà di spenderla. Perché la meta del raccordo ferroviario costruito dalla *Südbahn*, lo abbiamo detto, non è il porto, Fiume, ma la stazione di villeggiatura, Abbazia. Qui siamo in Cisleitania e lì, anche se a pochi metri più in là, siamo in Transleitania². Niente da fare, meglio giocare in casa, pensarono gli ungheresi, e investire tutto su Budapest. Allora sì che le montagne si potevano anche forare, come nel caso della imponente galleria elicoidale che, inaugurata nel 1899, colmò il salto di quota tra la riva e i binari della linea proveniente da Budapest (via Zagabria e Karlovac).

Viste le difficoltà, la costruzione dei collegamenti ferroviari di Fiume parte in ritardo rispetto a molte altre città portuali. Non tutti i ritardi vengono però per nuocere, tant'è che nel caso fiumano ciò permise di progettare insieme il nuovo porto e la ferrovia, tentando di armonizzarli il più possibile³. Parlo di porto «nuovo» perché così si indica quello che viene costruito ad ovest della Fiumara, quello cioè che diventerà il polo più industriale e degli insediamenti più grossi. Ma alla foce della Fiumara un terminale marittimo esisteva già, da tempo, e se nella seconda metà dell'Ottocento si scartò quel sito per uno sviluppo del porto moderno fu sia perché esso era al di fuori della giurisdizione delle autorità fiumane, sia perché a ovest c'era la possibilità fisica di un'espansione portuale d'ampio respiro. Ma quel che a ovest mancava era lo spazio a terra, a meno che non si pensasse di ricacciare ulteriormente indietro il mare. Perché, per scaricare le merci serve una banchina adeguatamente attrezzata, ma subito dietro servono dei magazzini, dei piazzali, dove provvisoriamente stipare quelle merci, soprattutto quelle ingombranti come la legna. È un esempio non casuale: si tratta di una delle voci più importanti del traffico di questo porto e tale rimarrà per tutto il periodo interbellico. Con una difficoltà che si annunciò già a fine Ottocento, anch'essa rimanendo tale per tutto il periodo successivo, e cioè che a ovest della Fiumara spazio non ce n'era, a differenza che a est, dove alla costruzione di un porto legnami si diede inizio già nel 1892, nel quadro di più ampi lavori di realizzazione di quello che sarebbe stato porto Baross.

Come si vede, alla fine anche gli ungheresi misero piede in quella Sušak croata che era avvertita, e per molti versi lo era di fatto, nient'altro che come una parte integrante

² Per seguire il dibattito sulla stampa legato alla progettazione asburgica della rete ferroviaria è molto utile la raccolta di articoli pubblicata in S. Lajnert, *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas*, Hrvatske željeznice, Zagreb 2004.

³ Nikola Crnković però sostiene che il ritardo generò anche una fretta che influì molto negativamente sulle scelte legate al nuovo tracciato: N. Crnković, *125 godina riječke željeznice*, in «Dometi. Znanstveno-kulturna smotra Matice Hrvatske – Rijeka», g. 8 (1998), br. 7-12, pp. 53-64, qui pp. 55-56.

di Fiume, ma che per il fatto di trovarsi sotto l'autorità del bano croato si configurava anzitutto come un corpo estraneo al *corpus separatum*. Questo significa ragionare di aree di frontiera: i confini, amministrativi, statali o vie di mezzo, corrono vicini, si spostano nell'arco di pochi anni, cambiano nome, ma non sempre la sostanza delle cose.

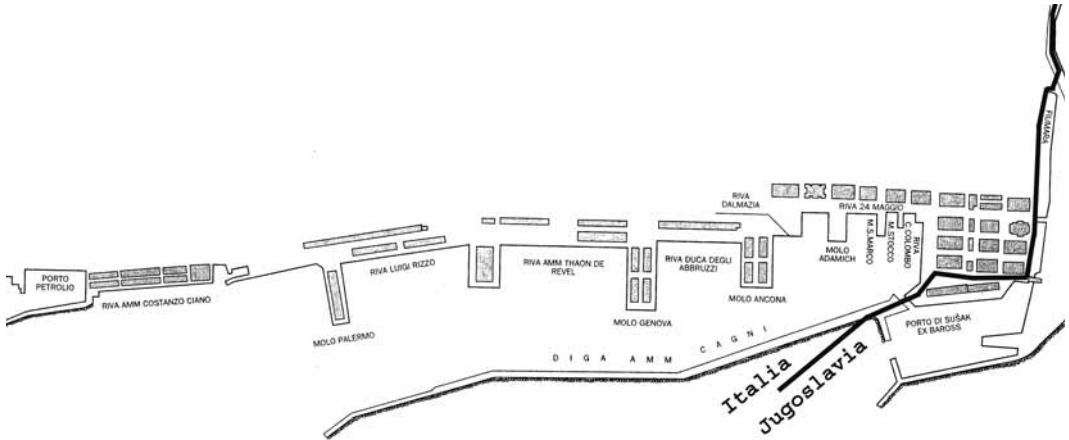


Fig. 3: Confini che spariscono, confini che s'irrigidiscono

Fonte: Ivan Mencer, *Položaj i razvojne mogućnosti riječke luke u razdoblju između dvaju svjetskih ratova*, in *I porti dell'Alto Adriatico: Trieste, Capodistria e Fiume*, Lint, Trieste 1996, pp. 161-175, qui p. 174.

Successe infatti che dopo la Prima guerra mondiale e soprattutto dopo il 1924, il confine tra Fiume e Abbazia, ad esempio, venne meno. Non così, però, quello con Sušak, che anzi si rafforzò. La galleria elicoidale non portava ora i treni in territorio amico, tutt'altro. E il porto di Fiume si ritrovò senza un sicuro collegamento ferroviario con il suo tradizionale entroterra. I diplomatici italiani proposero a quelli del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni di gestire insieme la stazione ferroviaria di Fiume, si affittò per un niente al Regno jugoslavo il bacino più grande e meglio attrezzato del porto, ma a Belgrado e Zagabria si avevano altri, più comprensibili programmi: lasciare che gli italiani si pelassero da soli la patata tanto ambita e piuttosto potenziare al massimo il porto di Sušak, che nel periodo interbellico, infatti, fiorì: ampliato, fornito di ulteriori magazzini e attrezzature, persino di una nuova stazione ferroviaria.

E i fiumani? Oltre a veder crescere l'erbaccia in bacini inutilizzati, chiedevano tariffe ferroviarie agevolate, che venivano loro negate o che ottenevano con grande fatica, e proponevano di realizzare un binario secondario che collegasse Sušak a Fiume, con un raccordo parallelo alla riva: un'idea vecchia di diversi decenni, mai realizzata prima, tanto meno ora.

Nella ventina d'anni di appartenenza al Regno italiano si tentò comunque di mantenere in vita questo grande porto, anche modificandolo, se necessario. Venuto meno l'importante scalo legnami, ora in territorio jugoslavo, si predispose ad esempio

la costruzione di una nuova struttura analoga, infine realizzata. Inoltre, si pensò che l'eccezione fiumana giustificasse misure di sostegno anche in termini fiscali e tributari, il più importante dei quali fu la zona franca, istituita nel 1930. Ma questa aiuta chi sta dentro lo spazio dell'eccezione, meno chi rimane fuori. Si consolidò così il problema del «confine interno» alla città e alla provincia, in parte già esistente con il precedente status di «porto franco». L'atteggiamento dei rappresentanti della politica e dell'economia di Fiume in questo periodo fu quindi sempre ambivalente rispetto a privilegi come la zona franca: essa era ritenuta indispensabile, perché ora la città e il porto erano proprio tagliate fuori; ma al contempo era un problema, perché tagliava in due la città, già sottoposta a un intervento di appendicectomia con Sušak. A forza di tagliare, non sarebbe rimasto più niente. Per questo ci fu chi pensò di ricucire i rapporti con gli entroterra tradizionali, sia per il commercio che per il turismo: ma non era un buon periodo, cioè non c'era una buona situazione geopolitica, per nessuno dei due settori. Persino il tentativo di istituire una vettura diretta Fiume - Abbazia - Monaco di Baviera, agli inizi degli anni Trenta, fallì.

Va notato che la zona franca includeva anche la costa liburnica, quindi importanti luoghi di villeggiatura come Abbazia. Aspetto non sempre rilevato, quello della zona franca non fu un provvedimento economico che pensava solo alle fabbriche e alle navi, ma anche agli alberghi. Se ne accorsero subito gli albergatori delle isole vicine, di quelle al momento italiane, come ad esempio Lussino e Cherso. Queste già nel 1923 avevano avanzato la richiesta che venisse istituita una zona franca pensata ad hoc per loro. Ma la risposta da Roma fu che in quel caso sarebbe sorto il pericolo di recidere gli importanti legami col Regno, di vederle così allontanarsi dalla costa.

Chi l'ha detto che la terra è ferma? Non solo non lo è se osservata nel lungo periodo, ma in certi frangenti non lo è nemmeno in un'ottica di corto respiro. Le isole rischiavano di mollare gli ormeggi e partire per una rotta propria, una prospettiva questa impensabile per chi aveva appena gestito la loro annessione, la loro formale inclusione in un corpo più grande, quello del Regno d'Italia. D'altronde, i podestà di quelle isole avevano argomenti non irrilevanti: soprattutto dopo l'istituzione della zona franca a Fiume e lungo la costa liburnica, Cherso e Lussino si ritrovavano «circondate», quasi «assiedate» da regimi di privilegio fiscale, sia da parte italiana che jugoslava. Giuseppe Simonich, medico e presidente dell'Azienda di Cura di Lussingrande, nel 1930 scrive che «questo luogo di cura, estremo lembo di Patria, [...] sente tutta l'amarezza di esser così lontana dal corpo della Madre e così vicina all'astioso rivale su questa sponda»⁴.

C'è poco da fare, uno giustamente si guarda attorno. E quando sei su un'isola non grande, basta poco per spostare lo sguardo da un lato all'altro; e se non sei lontano

⁴ Archivio di Stato di Pisino, fondo Prefektura Istre u Puli (1923-1945), b. 121, X-2/14 (1931), nota di Giuseppe Simonich, medico e presidente della Azienda di Cura di Lussingrande, inviata al prefetto di Pola, datata Lussingrande, 30 marzo 1930.

dalla terraferma, basta poco per vedere la costa, o meglio *le* coste, appartenenti a Stati diversi. Nemmeno l'industria alberghiera quindi, pur resistendo meglio di altre, se la passava bene in quegli anni, né sulla costa, né sulle isole. E volendo aiutare l'una, si scontentavano le altre. Persino le autorità di Brioni si lamentavano della zona franca di Abbazia. Una volta arrivato a Brioni, il nostro ragionamento impiega poco ad approdare in Istria, dove pure era in corso una lotta con la geopolitica e la geografia.

Per armonizzare le due, si pensò di applicare anche qui un modello ritenuto vincente e già utilizzato altrove nel Regno, quello dell'istituzione di una zona industriale. A Pola, in verità, lo si fece con poca convinzione. L'arsenale, poi detto base navale, non doveva più ricoprire il ruolo assegnatogli dagli Asburgo, e nemmeno i cantieri navali erano ritenuti una carta sulla quale scommettere. In luogo di una zona industriale sorsero alcune industrie, la più importante delle quali fu il locale cementificio, che negli anni Trenta visse una fase di ammodernamento e quindi di rilancio. Anche in questo porto ci si imbatte una questione di spazio. Esso era quasi per intero subordinato all'autorità militare, eccetto che per la nuova zona cantieristica privata che, si è detto, non si lanciò sul serio. Altro che porto petroli e scalo legnami: qui il porto non

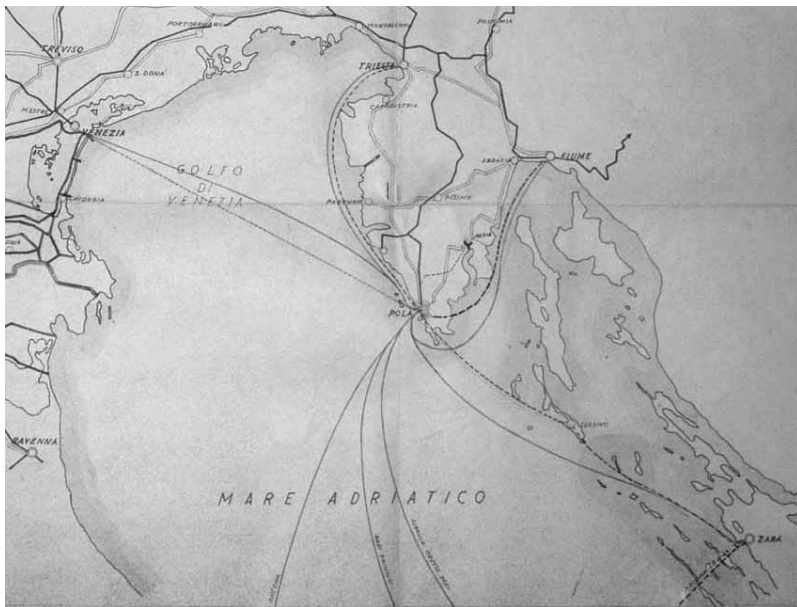


Figura 4: Mappe ad inchiostro simpatico (Fonte: Archivio di Stato di Pisino, fondo Prefektura Istre u Puli (1923-1945), b. 413, X-3/9, titolo originale: *Corografia delle vie di comunicazioni fluviali, ferroviarie, ordinarie, marittime, aeree, in collegamento con la zona industriale di Pola*, s.d. (nel catalogo del fondo archivistico si indica il 1943), dettaglio. La mappa è a colori e la legenda, esclusa dal dettaglio, riporta le seguenti indicazioni: striscia unica blu: «fiumi e canali navigabili»; doppia striscia rossa: «strade ordinarie di grande comunicazione»; striscia unica nera: «ferrovie»; striscia unica turchese: «linee di comunicazioni marittime»; linea tratteggiata azzurra: «linee di comunicazioni aeree»; area gialla: «zona industriale di Pola»).

sembrava adatto a un vasto flusso di merci. E infatti non era mai stato pensato per questo. Alcune mappe del periodo possono ingannare: vi sono segnate zone industriali inesistenti, collegamenti stradali e ferroviari robusti ed efficienti. Non era così.

Il porto situato sulla punta della penisola non doveva tornare utile nemmeno per quella che fu la risorsa principale della provincia, il carbone, che però divenne subito «nazionale», nel senso che se ne appropriò il centro, con scarsa attenzione all'area a cui lo espropriava. Vale a dire che, al solito, non si pensava di avvalersene per rilanciare l'economia locale, bensì per difendere gli interessi nazionali. E nel quadro di quei progetti, il carbone tornava utile altrove, lì andava subito trasportato dopo essere stato escavato così che, non appena uscito dalla terra, doveva presto mettersi in viaggio per mare. Si pensò allora, e in quella prospettiva a ragione, che fosse molto più vantaggioso ampliare e attrezzare meglio i porti situati alle foce del canale dell'Arsa, cioè là dove il carbone veniva estratto. E così si fece: invece che trasportarlo attraverso la penisola, per poi imbarcarlo a Pola, lo si caricava direttamente in quei piccoli ma efficienti porti monofunzionali, a Valdivagna e Stallie. Ma allora perché esisteva un debole collegamento ferroviario tra Trieste e Pola, o meglio un ramo che da Divača scendeva giù lungo la penisola? Perché a suo tempo anche qui la *Südbahn* aveva interpretato gli interessi austriaci, connettendo la capitale al suo maggiore porto militare. È quindi corretto disegnare sulla mappa una linea nera che la legenda ci spiega essere un collegamento ferroviario, però è anche bene sapere che fin dall'inizio esso non era destinato al trasporto di persone e che nemmeno quello delle merci funzionò granché, al punto che i conti finirono presto in rosso. E poi, sempre quelle montagne di mezzo! Il treno arrivava sì a Pola, ma impiegava ore e ore, perché le pendenze impedivano alte velocità⁵.

È bene inoltre sapere che non si operò mai il collegamento, tanto desiderato da alcuni, tra questa tratta ferroviaria e quella che le correva a fianco, poco più in là, che da Abbazia si alzava verso nord e di cui si è già detto. Non si pensava, insomma, alla realizzazione di alcun «sistema» di collegamenti che avvantaggiasse l'economia locale, bensì ad una modesta rete di raccordo pensata per gli interessi viennesi.

Anche nel periodo italiano si progettaron tunnel e ponti per realizzare questo collegamento infrastriano, che non poté trovare realizzazione. Piuttosto, quel che si riuscì a fare fu migliorare il collegamento per il trasporto delle persone tra Pola e Trieste, grazie all'introduzione delle «Littorine» avvenuta nel 1935. Questo permise così a qualcuno di andare a lavorare a Trieste, ma non di aiutare l'economia a Pola⁶.

⁵ I. Blažević, *Željezničko povezivanje Istre u stoljetnom retrospektu*, in «Gospodarstvo Istre. Znanstveno-stručni časopis za gospodarska pitanja», vol. 6 (1993), n. 2, pp. 253-259, qui p. 254.

⁶ Sulla differente vicenda interbellica di Trieste e dei suoi collegamenti ferroviari con l'entroterra dell'Europa centrale si può vedere B. Klabjan, *Razdelitev železniškega omrežja v srednji Evropi po prvi svetovni vojni: vloga 'elezniških povezav med Trstom in Češkoslovaško*, in «Acta Histriae», 16 (2008), 3, pp. 297-314. Utile la mappa riportata a p. 303, che conferma le tesi sostenute nel presente articolo.

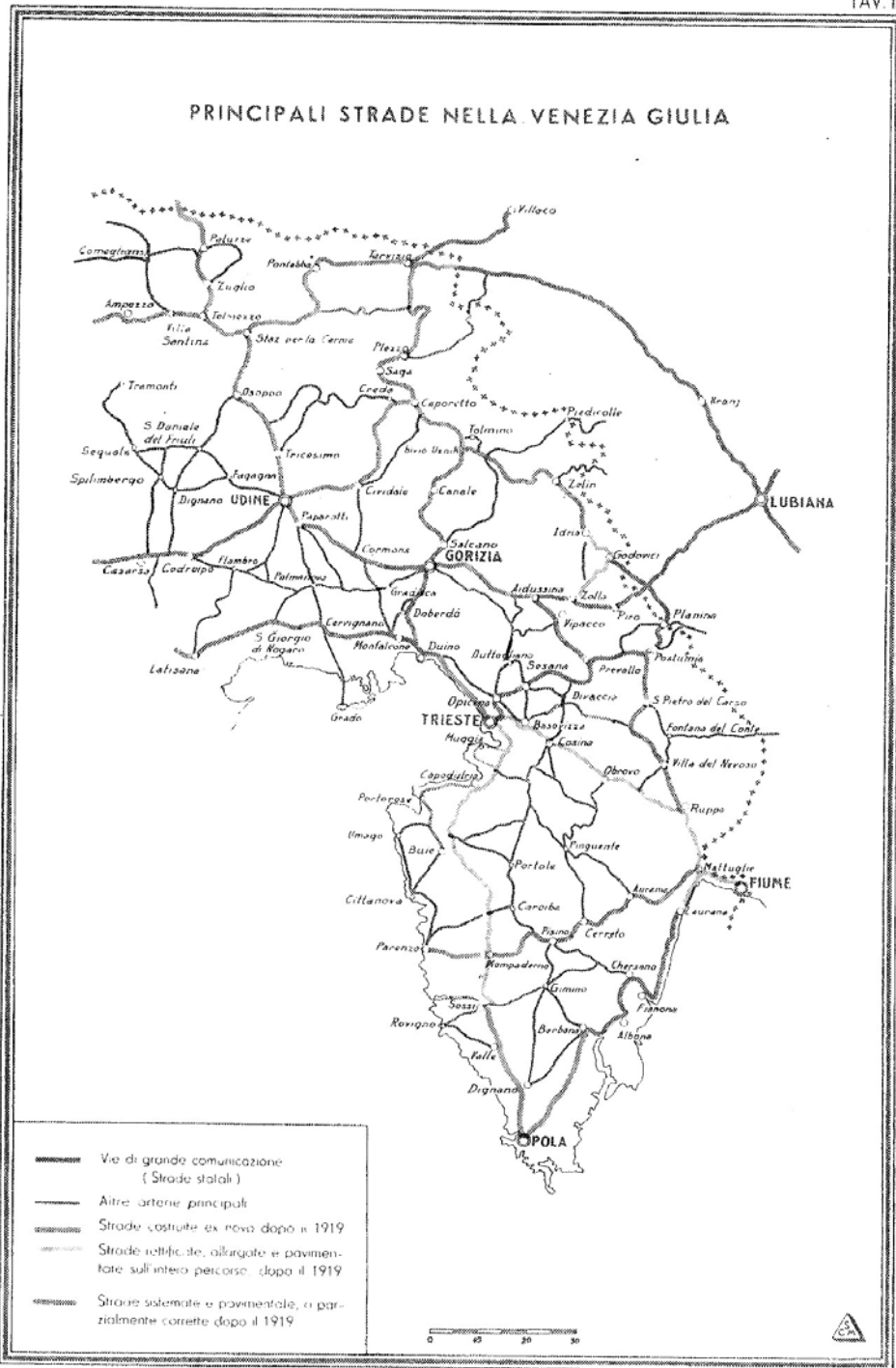


Figura 6: La rete in cui sarebbe stata pescata l'Istria (Fonte: *L'economia della Venezia Giulia*, Università di Trieste, Istituto di Statistica, Trieste 1946, tav. XIV, fuori paginazione).

D'accordo, potrà obiettare qualcuno, per i più semplici c'erano le littorine, e per i più facoltosi l'aereo. Ma non pare che questo bastasse a connettere solidamente una provincia neoacquisita al suo presunto Stato d'appartenenza. E volendo muoversi su quattro ruote? Al di là del fatto che all'epoca la macchina non era certo un bene privato diffuso, nemmeno il traffico commerciale che volesse viaggiare su ruota poteva fare affidamento su una rete stradale adeguata. E questo nonostante l'impressione che lasciano certe mappe o tavole, di cui ormai abbiamo imparato a diffidare o, meglio, che dobbiamo leggere con molte precauzioni, decodificando il messaggio che vogliono trasmetterci, intravedendo quelli trasmessi involontariamente.

Ma il senso di progressivo abbandono che emerge dalle fonti locali ci parla di una situazione ben diversa, di una situazione di relativo «isolamento» della penisola, viste le difficoltà di collegare il capoluogo di provincia sia in direzione est che ovest, sia per mare che per terra. E allora, se tra le due guerre Pola non era ben collegata al resto del Regno, se era economicamente slegata da Fiume per via della zona franca, se era slegata anche dalle sue isole, l'Istria stessa si stava trasformando in un'isola alla deriva. E le correnti sembravano spingerla pericolosamente a est.

Sarà pur vero che la geografia è una realtà malleabile dalla politica, ma a volte sembra proprio indomabile. C'è tutto un versante politico e costruito della natura e dei discorsi che la rappresentano, ma c'è anche un carattere geografico della politica. Pensando all'Istria e alle sue isole, a Fiume, per non parlare di Zara, ci troviamo ad avere a che fare con realtà culturali ed economiche che hanno anche una precisa collocazione geografica, con la quale la politica deve fare i conti. E sono spesso conti salati, che il governo italiano interbellico era disponibile a pagare solo in parte. Si faticò parecchio a connettere, che significa annettere sul serio, le acquisizioni territoriali postbelliche sul fronte orientale. Stabilire e mantenere quei collegamenti, fossero questi destinati al trasporto di merci o di persone, richiedeva uno sforzo notevole e un investimento economico davvero impegnativo.

Si preferì tentare di navigare a vista, evitando gli scogli e le secche, cercando di arrivare in porto sani e salvi. Una volta attraccati, si incontravano problemi nuovi, che spesso erano quelli vecchi detti con nuove parole. A volte erano anche in lingue diverse. «Spazio», «confine», «separazione» e «unione/collegamento» sono i termini che articolano i discorsi, da queste parti più che altrove. E la traduzione, nel senso quasi letterale di attraversamento, non è operazione semplice, quando mancano le strade e le ferrovie, oppure ci sono, ma per passare ti chiedono un dazio che non puoi pagare. Ed è stato così che qualcuno, anzi in molti, nell'arco di circa un cinquantennio, si sono voltati a guardare il mare, hanno sussurrato, in varie lingue, un saluto alla città, e si sono imbarcati su una nave.

