

Il quartiere di Panzano e le condizioni socio-economiche del territorio (1850-1913)

Il risultato delle trasformazioni del territorio prodotte dal Cantiere Navale di Monfalcone

di Gualtiero Pin ed Edino Valcovich

Prima di affrontare il quartiere di Panzano dal punto di vista architettonico ed urbanistico, che rimandiamo ad una prossima seconda parte, e prima ancora di esaminare la situazione del quartiere ai giorni nostri, che verrà affrontato successivamente, s'è ritenuto opportuno centrare questa prima parte del lavoro sulle condizioni economiche e sociali del territorio interessato dallo sviluppo del cantiere navale di Monfalcone.

Il contenuto della ricerca è disponibile a numerosi approcci disciplinari: quello economico, quello sociologico, quello della storia dell'architettura, quello storico complessivo.

È proprio tenendo conto di tutte queste sollecitazioni e disponibilità che il quartiere offre - e soprattutto il Cantiere navale quale momento di attivazione di successive trasformazioni del territorio - che il Centro Culturale e la rivista ad esso collegata, può risultare un essenziale strumento per un ulteriore approfondimento.

L'area geografica, che in tempi diversi e per motivi diversi (il più importante la provenienza della manodopera) si trovò ad essere interessata dal cantiere navale di Monfalcone, crediamo possa essere divisa, in prima approssimazione, in tre sottoaree:

- Trieste ed il territorio limitrofo (Muggia, la penisola istriana, ecc.)
- i comuni ad occidente di Monfalcone, sino al fiume Isonzo

– Monfalcone stessa.

Vediamo ora di esaminare quale era la loro situazione socio-economica nel periodo 1850-1913.

Trieste, i paesi vicini, con i suoi collegamenti con l'Istria e il resto dell'Impero, è una città che sta vivendo un periodo di estrema dinamicità. Sono decenni ormai che la città è il porto dell'Impero, centro di importanti traffici commerciali ed emporio di importanza internazionale. Ci sono ancora a Trieste strutture industriali notevoli, e, per quanto riguarda il settore delle costruzioni navali, ricordiamo la fabbrica macchine S. Andrea (1857), il cantiere S. Marco (1861), il cantiere S. Rocco (1870), che usciranno rafforzati dalla crisi di ristrutturazione del settore navale del periodo 1870-1880, in parte con il contributo previsto dall'intervento legislativo del 1893. Non dobbiamo poi dimenticare l'Istria, abitata da gente di forte tradizione marinara, dove erano numerosi, prima dell'introduzione del motore a vapore, i piccoli cantieri di barche a vela.

I paesi ad occidente di Monfalcone, sino al fiume Isonzo (Fogliano, S. Canziano, Sagrado, Turriaco, Staranzano, ecc.) vivevano invece di una economia agricola ed artigianale. È a questo sistema, passato attraverso vicende che avevano lasciato un segno profondo su un'economia non solida (pensiamo ai passaggi delle truppe napoleoniche) che facevano riferimento le tradizioni culturali, l'organizzazione della famiglia e della società nel suo complesso.

Monfalcone, e per certi versi anche Ronchi - con la frazione di Vermeigliano - comincia proprio in questo periodo (1850-1900) a vedere i primi momenti di crescita di nuove strutture industriali. È dal 1854 l'inizio dell'attività della filanda della seta per opera del monfalconese Bortolo Mazzoli. Nel 1863 si inizia la costruzione di una fabbrica di cellulosa che doveva adoperare macchinari inglesi e tedeschi: il progetto era molto ambizioso e, al massimo dell'attività, la fabbrica avrebbe dovuto occupare 300 operai, più altri 500 nella preparazione del materiale. L'operazione comunque, non andò in porto per le difficoltà del reperimento e di trasporto dei macchinari.

Nel 1886 inizia anche l'attività del cotonificio a Vermeigliano,

seguendo di un anno quello analogo di Monfalcone. Questa attività privilegia assunzioni di manodopera femminile, ritenuta più adatta a questo tipo di lavoro, e per le possibilità maggiori di sfruttamento salariale che offriva.

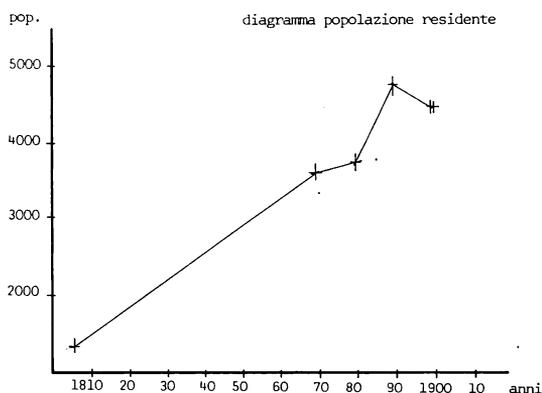
Potremo riassumere la situazione delle imprese industriali a Monfalcone nel periodo esaminato, così come illustrato nella tab. 1.

<i>tipo di fabbrica</i>	<i>data di apertura</i>	<i>occupati alla stessa data</i>	<i>occupati al 1890</i>
<i>filanda della seta</i>	1854	30 operai	
<i>fabbrica di grassi</i>	1861		20 operai
<i>fabbrica di cellulosa</i>	1863	20 operai	chiusa
<i>fabb. estratti coloranti</i>			20 operai
<i>conceria pellami</i>	1875	12 operai	230 operai
<i>cotonificio</i>	1885		500 operai

Per quanto riguarda lo sviluppo demografico della città di Monfalcone, vi è stato in quegli anni un costante aumento della popolazione, indice di un processo aggregativo della città nei confronti del territorio circostante, da mettere senza dubbio in relazione anche con l'inizio dello sviluppo industriale della città. (vedi tab. 2).

tab. 2

<i>anno</i>	<i>abitanti</i>
1806	1331
1865	3686
1880	3756
1890	4712
1900	4512
1901	4500



Vanno ricordate poi alcune opere infrastrutturali di notevole importanza, che crediamo abbiano creato i presupposti per innescare un processo di industrializzazione del territorio.

Tra il 1855 e il 1865, viene costruita la "*ferrovia meridionale austriaca*" che mette in collegamento Trieste (e quindi l'Impero) con Udine, passando per Monfalcone e Gorizia. Nel 1894 poi, si inaugura la linea ferroviaria che mette in collegamento Trieste con Venezia.

Tra il 1900 ed il 1907, si realizzano ancora due grosse opere infrastrutturali: il canale principale di irrigazione dell'area monfalconese, con i relativi canali secondari che, staccandosi dall'Isonzo all'altezza di Sagrado, taglia il territorio attraverso Fogliano, Ronchi, Monfalcone, opera che permette anche uno sfruttamento dell'energia di posizione dell'acqua per ricavare energia elettrica, e l'inizio dello scavo del canale navigabile Monfalcone - Portorosega, con l'arginamento del bacino di Panzano. Tali lavori devono essere messi in relazione con il rafforzamento e lo sviluppo del porto di Monfalcone.

Crediamo che proprio da queste premesse generali, inizio del fenomeno di industrializzazione di Monfalcone, attrezzature del territorio circostante con alcune opere infrastrutturali, vicinanza della città di Trieste con precise caratteristiche industriali e capacità imprenditoriali, nasca lo svilupparsi di un fenomeno più generale di mutamento, in termini sia quantitativi che qualitativi, del territorio.

È un fenomeno che si avvia abbastanza lentamente nel periodo esaminato, ma che comincia ad assumere valori leggibili soprattutto con la nascita del cantiere navale nel 1907, data di inizio delle opere di scavo e bonifica dei terreni paludosi della zona di Panzano (1).

Il 3 aprile 1908, si tiene a Trieste il congresso generale costitutivo della società anonima "*Cantiere Navale Triestino*", la cui presidenza è assunta dagli armatori Alberto e Callisto Cosulich e da Arturo Kuffler,

1) Per quanto riguarda la scelta dell'area del bacino di Panzano, per l'insediamento del cantiere navale, va ricordato che un peso importante ebbe la disponibilità dei bacini, in seguito allo scavo dell'area eseguita dalla ditta Faccanoni e Galimberti di Trieste, esecutrice del canale navigabile Monfalcone - Portorosega (circa 1700 m.) che utilizzerà il materiale dello scavo per l'allargamento di alcune banchine del porto franco di Trieste.

presidente dell'Associazione cotonieri. La nascita del Cantiere ha come riferimento legislativo una legge del febbraio 1907 sul sovvenzionamento della marina mercantile, ed un clima generale di ripresa, dopo un periodo di grave congiuntura economica per tutto il settore costruzioni navali.

I promotori principali dell'iniziativa vanno senz'altro individuati negli armatori Cosulich, che vedevano nell'operazione la possibilità di realizzare in maniera autonoma le navi di cui avevano bisogno per le loro iniziative imprenditoriali, ma certamente l'impresa ha un respiro più ampio, e ciò si può vedere anche dalla formazione del capitale iniziale di 30 milioni di corone, ripartito in 15 mila azioni da 200 corone ciascuna, divise secondo la tabella illustrata. (vedi tab. 3)

tab. 3

<i>n° azioni</i>	<i>proprietario</i>
5656	<i>fratelli Cosulich</i>
1500	<i>Unione Austriaca</i>
1500	<i>Banca Commerciale Triestina</i>
1000	<i>Wiener Bank Verein</i>
2500	
2844	<i>Altri cittadini</i>

Il cantiere inizia la sua attività già nel 1908, tanto che durante quest'anno vengono varate due unità mercantili per complessive 1.416 tonnellate di stazza lorda, ed impostate altre 4 costruzioni per 3.808 tonnellate. È un processo di rapido decollo per questa struttura industriale, messo in evidenza dai dati sugli occupati negli anni 1908-1913 e da quelli sulla produzione dello stesso periodo (vedi tab. 4 e tab. 5).

<i>anno</i>	<i>valori minimi</i>	<i>valori massimi</i>	<i>valori medi</i>
1908	588	1036	854
1909	1008	1372	1323
1910	868	1316	959
1911	868	1652	1344
1912	1680	2380	2051
1913	2324	2408	2359

tab. 5

anno	cost. unità	impost. disloc. tonn.	costr. unità	varate disloc. tonn.	costr. unità	consegnate disloc. tonn.
1908	6	5.244	2	1.416	1	520
1909	13	6.639	12	6.806	12	6.591
1910	3	17.115	5	3.641	6	4.752
1911	9	17.591	7	17.943	6	5.376
1912	15	52.299	10	22.526	6	31.185
1913	19	28.553	16	32.262	18	29.849

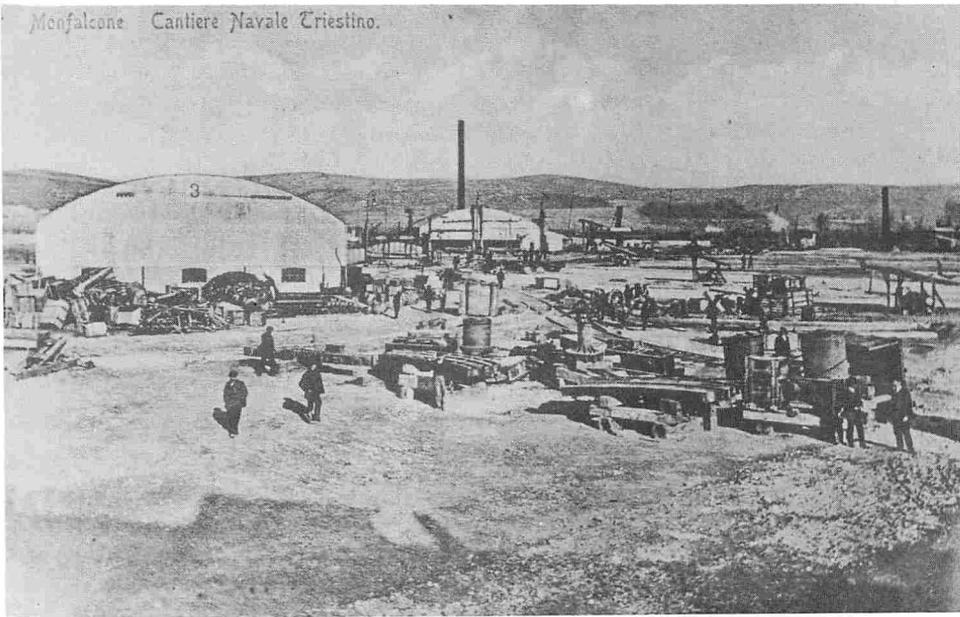
Crediamo di individuare proprio in questi anni, con il decollo della struttura industriale del Cantiere navale di Monfalcone, inizio del processo che produce trasformazioni leggibili del territorio, sia per quanto riguarda la sua connotazione fisica, sia per quanto riguarda il suo tessuto sociale.

Il riferimento economico non è più l'agricoltura e le attività manifatturiere ad essa collegate, ma diventa l'industria e, dal 1908 non un'industria qualsiasi, ma un settore che è certamente all'avanguardia rispetto al territorio dell'Impero e al resto del mondo. Cominciano così a saltare i confini territoriali che definivano una cultura, un modo di essere comunità, per Monfalcone e soprattutto per i comuni della area circostante.

Il Cantiere navale è stato anche l'elemento fondamentale della formazione di una nuova classe sociale, attorno a nuovi problemi, completamente diversi da quelli che si riferivano allo sfruttamento agricolo del territorio o ad una relativamente fiorente attività artigianale con una conseguente struttura della famiglia.

È quindi un salto complessivo di riferimenti: la classe operaia comincia, anche se lentamente, ad elaborare una sua identità culturale profondamente diversa dai modelli precedenti.

È in questo contesto che nasce il *quartiere di Panzano*, un quartiere disegnato e progettato sulla carta - anche se in tempi diversi - dotato di vari servizi sociali, di servizi tecnologici interni ed esterni agli alloggi; un modello di vita diverso, più funzionale, che si



Il Cantiere navale triestino di Monfalcone all'inizio della sua attività.

contrappone sia alla casa rurale delle aree extraurbane, con la sua eterogeneità funzionale (produttiva e residenziale), sia alla casa del paese, cresciuta per successivi ampliamenti, non sempre dotata di servizi igienici, edificata con tecniche costruttive varie e materiali disomogenei.

Non è un caso che tale progetto abbia caratteri disciplinari e culturali riferibili alla formazione del principale progettista, Dante Fornasir, laureato alle scuole tecniche viennesi, sotto la direzione del prof. Schön.

Vienna è in quel periodo il massimo centro di attività delle discipline architettoniche; vi operano infatti maestri quali Wagner, Loos, Olbrich, Hofman, i cui contributi costituiscono alcune tra le più importanti testimonianze del XX secolo.

È in questo quadro di riferimento che affronteremo il problema del quartiere di Panzano, uno dei segni della trasformazione del territorio prodotto dal Cantiere navale di Monfalcone.

NOTA BIBLIOGRAFICA

- AA.VV. **IL RISORGIMENTO ECONOMICO DELLA VENEZIA GIULIA NELLA SUA SINTESI STORICO ILLUSTRATIVA**, Milano, 1920.
- CALTANA C. **L'ORGANIZZAZIONE DEL PROCESSO LAVORATIVO AL CANTIERE NAVALE DI MONFALCONE NELLA SECONDA METÀ DEGLI ANNI VENTI**, Università degli Studi di Trieste, Facoltà di Lettere e Filosofia, Tesi di Laurea, relatore prof. Teodoro Sala, a.a. 1977/78
- CUPEZ L. **CENNI SULLO SVILUPPO DEI CANTIERI RIUNITI DELL'ADRIATICO 1825-1952**, Trieste, 1953.
IL PRIVILEGIO DI OTTONE I DEL 29 APRILE 967 E ANTICA CARTOGRAFIA MONFALCONESE, Udine, 1967.
STARANZANO, storia, società e cultura nell'ambiente del territorio monfalconese, Udine, 1978.
- GEROLAMI G. **CANTIERI RIUNITI DELL'ADRIATICO**, Origini e sviluppo, 1857, 1907, 1957, Trieste, 1957.
- REBULLA A. **PER IL RISORGIMENTO DI MONFALCONE**, Trieste, 1918.
- VICENTINI A. **RELAZIONE SUL PROGETTO DI FORMARE CON LE ACQUE DELL'ISONZO UNA SERIE DI CANALI**, Gorizia, 1867.

ed inoltre fonti archivistiche consultate:

- ARCHIVIO DELL'ASSOCIAZIONE ALDEBARAN DI TRIESTE (ex archivio dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico),
- ARCHIVIO STORICO DEL COMUNE DI MONFALCONE.
- ARCHIVIO PRIVATO DEL DOTT. G. FORNASIR, CERVIGNANO (UD).