

ALESSANDRO GALLO

LA XLIII ESCURSIONE GEOGRAFICA INTERUNIVERSITARIA (TRIESTE E L'ISTRIA, 28 MAGGIO-1° GIUGNO 1990)

La XLIII Escursione Geografica Interuniversitaria, promossa dall'Associazione dei Geografi Italiani e organizzata dagli istituti di Geografia dell'Università di Trieste, si è svolta tra il 28 maggio e il 1° giugno 1990 a Trieste e in Istria.

Trieste, l'Istria e Fiume costituiscono i tre cardini attorno ai quali si svolgono le vicende confinarie, riflesso dell'evoluzione storica e delle conseguenti modificazioni del quadro geopolitico, che, per secoli, hanno determinato, in questa realtà geografica di frontiera, lo svilupparsi di peculiari problematiche.

Già nel 1927, una parte della II Escursione Geografica Interuniversitaria si era svolta nell'Istria (1), all'epoca totalmente inclusa entro i confini italiani. Rispetto all'escursione di oltre sessant'anni fa, questa del 1990 ha nettamente privilegiato gli aspetti geografico-economici e geografico-sociali. Attraverso la scelta dell'itinerario e la sua illustrazione si è voluto, da un lato, scomporre la realtà triestina e istriana nei singoli fatti e oggetti geografici che la compongono, dall'altro riportare questi fatti e oggetti in uno scenario più generale.

Sorrette da una puntuale trattazione degli aspetti geomorfologici, sono state approfondite almeno quattro problematiche: la presenza di importanti minoranze slovene in Italia e italiane in Slovenia e Croazia (2); le trasformazioni economiche dovute allo spostamento del confine e al nuovo assetto mondiale (3); il processo di transizione economica, legato alla riqualificazione funzionale e alla ricerca di una centralità scientifica, in atto nell'area triestina; i tentativi di sviluppo economico (in particolare dei settori turistico e cantieristico) in Istria.

L'escursione ha inizio il 28 maggio a Trieste. Il tema di questa prima giornata è *Trieste e il Carso: una realtà colta nella difficile transizione dalla tradizionale economia marittima al post-industriale*. Usciti da Trieste seguendo la statale 14, la pri-

(1) TONIOLO A.R. (a cura di), *Breve Guida alla II Escursione Geografica Interuniversitaria al Carso e all'Istria (19-23 aprile 1927)*, Firenze, IGM, 1927; A.R. Toniolo, *La seconda escursione geografica interuniversitaria al Carso e all'Istria*, in «Riv. Geogr. Ital.», Firenze, 1927, pp. 188-194.

(2) VALUSSI G., *Minoranze a confronto. Contributi alla geografia delle minoranze etniche sui due lati della frontiera italo-jugoslava*, Udine, Ist. Geogr. della Fac. di Lingue e Letterature straniere dell'Univ. di Udine, 1978.

(3) BATTISTI G., *L'economia di frontiera in una regione problema*, Trieste, IRSET, 1988.

ma tappa è al Centro Internazionale di Fisica Teorica di Miramare (4). Si tratta di un organismo fondato nel 1964 sotto gli auspici dell'Agenzia Internazionale per l'Energia Atomica e le cui finalità possono essere sintetizzate in tre punti: sostenere la crescita di studi e ricerche avanzate in campo fisico e matematico con particolare attenzione ai paesi in via di sviluppo; essere un punto d'incontro per gli scienziati di ogni parte del mondo; mettere a disposizione degli studiosi, sempre con particolare attenzione per quelli provenienti dai paesi in via di sviluppo, le infrastrutture scientifiche di cui il centro è dotato.

Ripresa la strada costiera si giunge al villaggio istriano di Borgo San Mauro, che offre lo spunto a P. Nodari per illustrare le vicende relative all'inserimento dei profughi istriani nel contesto socio-economico triestino. La quantificazione, le motivazioni, i modi e i tempi di questo fenomeno non hanno ancora ricevuto adeguata attenzione da parte degli studiosi, anche per le oggettive difficoltà di reperimento dei dati.

Nel tragitto sino a Sgonico, attraverso il boscoso altopiano carsico, G. Valussi ricorda l'opera di colonizzazione quivi svolta dagli sloveni e quella di rimboschimento attuata dagli austriaci nel secolo scorso. L'introduzione di abbondante vegetazione arborea ha avuto lo scopo di realizzare una barriera frangivento per la bora e si è posta, al medesimo tempo, quale azione pionieristica volta alla preparazione dell'*humus*.

Sorpassato il giardino botanico «Carsiana», situato in una dolina, si arriva a Sgonico. L'incontro con il sindaco di questo comune di confine, in cui gli sloveni costituiscono oltre l'80% della popolazione residente, consente di sviluppare un piccolo dibattito su vari e interessanti temi: rapporti sociali e politici tra gli sloveni che vivono in Italia e in Jugoslavia, comportamento demografico degli stessi, uso della lingua italiana da parte degli sloveni, interventi regionali, rapporti con le altre minoranze, posizione slovena sul progettato parco del Carso.

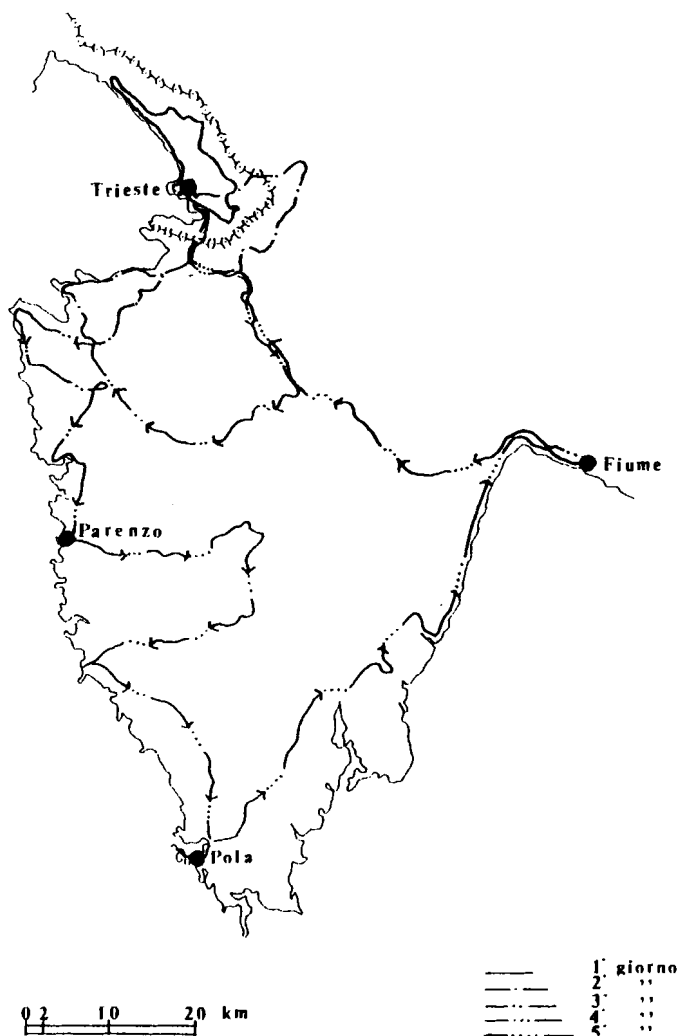
Ripreso il cammino, si giunge a Rupingrande e, quindi, a Monrupino, dalla cui rocca è possibile osservare agevolmente i lineamenti fisici dell'ampia area visibile. Si visita, nei pressi, il Museo della casa carsica, il che dà a M.P. Pagnini l'occasione di illustrare le caratteristiche di tale tipo di insediamento, incentrando il discorso sulla particolare tipologia formale, sulla funzionalità degli elementi architettonici, sui materiali da costruzione utilizzati.

La seconda parte della giornata inizia con la visita all'autoporto di frontiera di Ferneti, valico di confine italo-iugoslavo, posto sulla principale via di comunicazione con l'Europa dell'est e il Vicino Oriente. E', infatti, situato tra la statale 58, che da Trieste porta al confine con la Jugoslavia, la linea ferroviaria Opicina-Sesana, la strada comunale Ferneti-Monrupino e il costruendo raccordo autostradale. Esso si estende su oltre 30 ha e comprende uffici, aree destinate alle operazioni doganali, magazzini, un parco-sosta per *containers*, raccordi con la rete stradale e ferroviaria. Nel 1988 vi sono transitati oltre 200.000 automezzi commerciali, per un movimento di merci intorno a 2.000.000 di tonnellate.

L'escursione continua con la visita all'«area per la ricerca» (5), esempio di parco scientifico istituito quale punto di riferimento per le ricerche nei settori ad alta tec-

(4) HAMENDE B., *Il Centro Internazionale di Fisica Teorica di Miramare e il suo impatto socio-economico sulla città di Trieste*, Trieste, 1990, («Quaderni dell'Istituto di Geografia della Facoltà di Economia e Commercio dell'Università di Trieste», 12).

(5) VALUSSI G., *L'impatto socio-economico. Il caso dell'area di ricerca scientifica e tecnologica di Trieste*, Trieste, 1988, («Quaderni dell'Istituto di Geografia della Facoltà di Economia e Commercio di Trieste», 9).



L'ITINERARIO DELLA XLIII ESCURSIONE GEOGRAFICA INTERUNIVERSITARIA.

nologia: più specificatamente, per favorire la ricerca di base, accelerare il trasferimento delle conoscenze scientifiche in campo tecnologico, promuovere nuove imprese industriali.

Pochi chilometri oltre si giunge nei pressi del bosco di Padriciano; dopo breve risalita a piedi, da un punto che permette una buona vista sulla città di Trieste, G. Battisti illustra l'evoluzione urbana. Le vicissitudini storiche di questa importante città, inserite nel più ampio contesto geopolitico adriatico e centro-europeo, sono collegate con lo sviluppo economico e la specializzazione portuale.

L'ultima tappa è dedicata alla Val Rosandra, di cui G. de Simon espone le caratteristiche morfologiche e ambientali.

La sera ha luogo un incontro con V. Klemencić, geografo sloveno, il quale illustra la situazione della geografia nel suo paese e si sofferma sui rapporti italo-sloveni.

La seconda giornata inizia sempre a Trieste e ha come temi conduttori l'Istria nord-occidentale, compresa nella Repubblica di Slovenia, area di contatto tra ambiente carsico e flyscioide, e gli sviluppi tradizionali e moderni dell'economia costiera.

Attraversata la frontiera italo-yugoslava al valico di Corgnale, si arriva alle Grotte di San Canziano. La visita si svolge percorrendo a piedi un buon tratto del corso ipogeo del Timavo. All'uscita L. Lago, dal sovrastante belvedere, spiega le vicende geologiche che hanno portato alla formazione di tali cavità.

Dopo una sosta al belvedere di Crni Kal, da cui si osservano le caratteristiche dell'Istria flyscioide, si giunge a Portorose, cittadina di cui C. Degasperi tratteggia la storia e C. Minca illustra lo sviluppo turistico.

L'arrivo a Pirano offre a C. Degasperi l'opportunità di spiegare l'evoluzione urbanistica (ancor oggi è ben visibile l'impianto veneziano) e l'economia, basata sull'attività peschereccia, di questo centro. La successiva vista della Baia di Strugnano dà occasione a G. de Simon di chiarire come essa sia il risultato di un processo di ingressione marina dovuto sia a glacioeustatismo che a subsidenza.

A Capodistria M.P. Pagnini e P. Nodari affrontano, rispettivamente, l'evoluzione urbanistica e lo sviluppo del porto. Le grandi unità abitative edificate nella campagna dovevano, nei progetti dei pianificatori, avvolgere il centro storico, di evidente impianto veneziano. La diversità di concezione tra città veneziana e città socialista ha trovato pratica realizzazione nel tentativo di cancellare la contrapposizione città-campagna, avviato dal 1954, ma successivamente interrotto dallo svilupparsi di un'economia legata in misura sempre maggiore al turismo. Il movimento portuale, fino agli anni '50 limitato dalla concorrenza di Trieste e Fiume, ha conosciuto nell'ultimo ventennio un'ascesa rapidissima. Due sono i motivi alla base di questo sviluppo: il basso costo del lavoro portuale e il pagamento dei crediti dei paesi esportatori verso la Jugoslavia attraverso la fornitura di servizi portuali. Inoltre, da scalo interno jugoslavo con funzioni di smistamento si è passati ad una internazionalizzazione delle attività, per cui ora circa il 50% delle merci sono soltanto in transito. Dai prodotti alimentari e dal legname si è passati agli oli minerali e, con un ulteriore salto di qualità, è stato realizzato il terminale *containers* e quello *ro-ro*. Lo sviluppo delle attività commerciali ha generato un flusso migratorio di manodopera slovena, serba e croata.

Ripassato il confine si torna di nuovo a Trieste.

La terza giornata, che ha come filo conduttore l'Istria occidentale, compresa nella Repubblica di Croazia, e l'evoluzione dell'insediamento tra il declino del mondo carsico e lo sviluppo turistico della costa, inizia attraversando ancora il confine italo-yugoslavo. Costeggiato il torrente Risano, si raggiunge la chiesetta di Hravstovlje. Poi si arriva allo sbarramento sul Botonega, realizzato con l'aiuto della FAO, e L. Lago illustra le caratteristiche tecniche e le finalità di quest'opera. Si tratta di un invaso creato mediante una diga in terra dell'altezza di 22 m, utilizzato per drenare, irrigare e servire da riserva di acqua potabile. Ancora pochi chilometri ed eccoci a Montona, centro interessato, insieme con il suo territorio, da notevoli trasformazioni antropogeografiche. Negli

anni '50, la popolazione italiana, in quel tempo pari a quasi il 90% del totale, abbandonò l'abitato, che da allora ha subito un grave deterioramento delle sue strutture.

Nel dirigersi verso la penisola di Salvore L. Lago ne illustra le vicende storiche, che hanno contribuito all'evoluzione delle strutture agrarie e insediative, dall'originaria impronta romana ai tempi recenti.

Nel pomeriggio, dopo un interessante e piacevole incontro, a Babić, con lo scrittore Fulvio Tomizza, si giunge a Parenzo. Durante il percorso G. Valussi ripercorre le travagliate vicende confinarie relative all'ex zona B.

Il giorno successivo, visitata la splendida Basilica Eufrasiana, è dedicato all'Istria centro-meridionale, esaurientemente illustrata da L. Lago, sia per quanto riguarda l'interno che la costa. Diretti da Parenzo all'interno, seguendo una direttrice da ovest verso est, Lago chiarisce gli aspetti fisici ed antropici del vasto ripiano carsico sul quale si sviluppa la strada. Dopo aver notato il carattere senile di questo tipo di carsismo, è evidenziata la successione dal paesaggio mediterraneo, contraddistinto dalle colture legnose specializzate, a quello carsico, in cui prevalgono pascoli e boschi. Nell'area interessata da quest'ultimo, l'economia agricola si fonda su coltivazioni di tipo estensivo e su una certa prevalenza della piccola e media proprietà. Per quanto concerne la tipologia degli insediamenti, si osserva una netta distinzione tra quelli di origine italiana, di solito centri apicali con case serrate, e quelli di origine slava, che, legati allo sfruttamento dei prodotti della «terra rossa», si manifestano con forme più libere in cui prevale il tipo a corte. Di particolare interesse appaiono i *katuni*, insediamenti a maglia larga legati a comunità plurifamiliari che esercitavano forme di allevamento brado o attività pastorali temporanee.

Arrivati al belvedere di Antignana, si osservano le connotazioni antropofisiche dell'area circostante: all'unità morfologica dovuta all'azione del torrente Foiba corrisponde anche un'unità umana. Il vallone, dal fondo argilloso e occupato da acque stagnanti, ha esercitato un'azione repulsiva sull'insediamento umano che, di conseguenza, si è sviluppato sui lati. L'organizzazione del paesaggio è – fatto eccezionale per l'Istria – del tipo a campi aperti.

Si raggiunge quindi la costa in prossimità del Canale di Leme. Questo è un solco di 12 km, inciso in strati calcarei, risultato dell'azione erosiva di un fiume che, una volta sollevatosi il suolo, ha asportato i detriti su cui scorreva e ha inciso profondamente gli strati calcarei sottostanti. Il disseccamento della valle e la sommersione del tratto terminale rappresentano l'ultimo stadio della sua morfogenesi.

Nel pomeriggio si svolge, nella sede del Centro di Ricerche Storiche di Rovigo, un incontro con esponenti dell'Università Popolare di Trieste, dell'Unione degli Italiani dell'Istria e di Fiume e del Centro stesso. Segue la visita, all'interno del Museo Civico, della mostra di cartografia antica dal titolo *Descriptio Histriae*, realizzata a cura di L. Lago e C. Rossit.

In serata si giunge a Pola. Il successivo 1° giugno, ultima giornata, ha inizio con la visita ai cantieri navali Uljanik di Pola, oggi i più grandi della Jugoslavia. Nell'incontro con il segretario dei cantieri, quest'ultimo fornisce i dati relativi sia al tipo di naviglio costruito sia all'organizzazione del lavoro. I cantieri, esistenti dal 1856, fino al 1918 furono adibiti alla costruzione di navi da guerra. Tra i due conflitti mondiali, divenuti privati, si specializzarono in lavori di demolizione e operazioni di stoccaggio. Tra il 1943 e il 1945 furono destinati alla manutenzione dei sommergibili tedeschi. Dopo il 1947 si sono sviluppati con la realizzazione della fabbrica di motori navali e di apparecchiature elettriche, mentre oggi progettano e costruiscono navi

portarinfuse e per trasporti speciali. La manodopera ammonta, attualmente a 8000 operai e 2000 cooperanti. Sono in corso contratti per 20 navi, per un valore di 600 milioni di dollari.

Superata Marzana e la valle dell'Arsa e attraversata Arsia, centro minerario della valle del Carpano, si arriva ad Albona. F. Micelli spiega le trasformazioni verificatesi nel bacino dell'Arsa: dalle attività minerarie per la lavorazione della bauxite alle vicende della bonifica e alla nuova organizzazione dovuta al turismo. Sorpassata la centrale termoelettrica di Fianona, si arriva in breve ad Abbazia e quindi, nel pomeriggio, a Fiume ove, dopo una rapida visita alla città, l'escursione si avvia alla conclusione, con la tradizionale cena di commiato, lungo il percorso, e il rientro a Trieste.

THE 43rd INTERUNIVERSITY GEOGRAPHICAL EXCURSION (TRIESTE AND ISTRIA, MAY 28th-JUNE 1st 1990) – The theme of the 43rd Interuniversity Geographical Excursion, organized by the geographical institutes of Trieste University, was Trieste and Istria. As regards Trieste and the Karst it was outlined the transition from a sea traditional to a post-industrial economy. With reference to Istria it was pointed out both physical (e. g. karst plateau in inner Istria and coastal morphology) and economic (tourism, economic growth of Pula, the port of Rijeka) aspects of this region.

Dottorato di ricerca in Geografia, Università di Roma «La Sapienza».