

Pierluigi Pallante

TRIESTE E LA VENEZIA GIULIA

Dall'Impero austro-ungarico all'Italia



Iscriviti alla newsletter su www.lindau.it per essere sempre aggiornato su novità, promozioni ed eventi. Riceverai in omaggio un racconto in eBook tratto dal nostro catalogo.

In copertina: Il Canal Grande a Trieste, 1900 circa

© 2025 Lindau s.r.l.
via G. Savonarola 6 - 10128 Torino

Prima edizione: gennaio 2025
ISBN 979-12-5584-161-6

Indice

5	Prefazione, <i>di Patrick Karlsen</i>
	TRIESTE E LA VENEZIA GIULIA
9	1. Irredentismo adriatico
87	2. Trieste all'Italia
131	3. La questione adriatica
179	4. Il socialismo e la questione nazionale
211	5. Trieste nel periodo fascista
263	6. L'occupazione della Jugoslavia
317	7. L'armistizio dell'Italia
345	8. La guerra di liberazione
397	9. La liberazione di Trieste
451	10. Il trattato di pace
505	11. L'Italia a Trieste

Prefazione

Pierluigi Pallante è un nome di rilievo nel campo degli studi sulla seconda guerra mondiale alla frontiera alto-adriatica. È autore di un libro dal valore pionieristico, *Il Partito comunista italiano e la questione nazionale. Friuli-Venezia Giulia 1941-1945*, edito nelle collane dell'Istituto friulano per la storia del movimento di liberazione nel 1980. Un testo che affrontava di petto un tema sul quale la storiografia avrebbe maturato interesse soltanto dopo la fine della Guerra Fredda e l'apertura degli archivi ex sovietici. Quale rapporto ha avuto il Pci con l'idea di nazione? Come ha cercato di conciliare nella pratica politica l'internazionalismo e gli interessi nazionali? Erano alcune delle domande che Pallante anticipava e sarebbero state al cuore della maggior parte delle indagini successive sul Pci e la «questione di Trieste». Con l'intuizione che proprio dalla frontiera alto-adriatica, per le tensioni ideologico-nazionali a cui il Pci fu qui sottoposto, potevano aprirsi squarci originali per tentare una risposta.

Pallante però non è solo uno storico dall'intuito singolare e dalla solida formazione (laureato con Renzo De Felice, ha collaborato con Paolo Spriano), capace di inaugurare un filone di indagine impostandone per il futuro i problemi di fondo. Ha vestito inoltre i panni dell'organizzatore di cultura, sollecitando discussioni fra storici e storiche di diversa appartenenza nazionale e/o culturale. Anche intorno ai risvolti più drammatici e controversi della storia alto-adriatica. Prova ne è il ruolo centrale rivestito nei due convegni internazionali a Roma e Rovigo nel 2007, dai quali ha preso spunto il volume collettaneo da lui curato *Foibe. Memoria e futuro*.

L'anno prima Pallante aveva pubblicato *La tragedia delle «foibe»*, che si spingeva ben oltre la problematica del titolo nell'offrire una ricostruzione generale delle relazioni fra Italia e Jugoslava nella prima metà del Novecento, viste soprattutto attraverso il focus dei rispettivi partiti comunisti. Da questo punto di vista, *Trieste e la Venezia Giulia. Dall'Impero austro-ungarico all'Italia* si presenta come la naturale evoluzione degli studi dell'Autore. Qui infatti l'interpretazione si allarga nei contenuti e nella periodizzazione, assumendo Trieste e la Venezia Giulia quali baricentri di una regione transnazionale di frontiera colta nella sua parabola di de-europeizzazione. Di progressiva e speculare nazionalizzazione, cioè, quindi di marginalizzazione geopolitica ed economica. E di declino nella significatività e nell'esemplarità del suo passato su scala continentale. Si potrebbe sintetizzare: da questione sommamente europea, considerando l'Alto Adriatico quale tessera incastonata nella variopinta «Europa di mezzo» nell'età degli imperi multinazionali, a «questione adriatica» nella spigolosa contesa nazionalistica fra Italia e Jugoslavia dopo il 1918, a «questione di Trieste» quasi subito involuta a relitto residuale della Guerra Fredda.

Snodi rievocati dall'Autore con prosa limpida, puntualità documentaria e sano gusto per i fatti. Caratteristiche preziose per una storia complicata e passibile di letture strumentali come quella del «confine orientale», ancor più nell'occasione del 70° anniversario del ritorno di Trieste all'Italia. Assicuro i lettori e le lettrici che si affideranno a questo libro per saperne e capirne di più, che vi troveranno chiarezza, rigore, concretezza. Le stesse qualità che agli esordi del mio percorso di ricerca mi portavano a tornare e ritornare sulle pagine di Pallante in cerca di conferme. O di confronto, quando era evidente la divergenza interpretativa ma restava la certezza che ne avrei imparato.

Patrick Karlsen

Già Direttore scientifico dell'Istituto regionale per la storia della Resistenza e dell'età contemporanea nel Friuli Venezia Giulia

Irredentismo adriatico

1. Trieste nell'età moderna: il porto franco

Verso la fine del secolo XVIII, agli albori dell'unità d'Italia, la regione Giulia e soprattutto il suo centro massimo, Trieste, rimasero estranei al processo di unificazione nazionale.

La città, colonia romana dedotta¹, municipio goto e bizantino, due volte conquista longobarda, poi feudo dell'impero dato in baronia maggiore ai suoi vescovi, infine comune riscattatosi progressivamente per denaro dal signore ecclesiastico [...] da quando (e fu lungo il 1200) può gettare libero lo sguardo al mare che la bacia, ai colli che la cingono, si trova di fronte, ai fianchi e persino alle spalle, un nemico che ne vuole, e deve volerne, per ragioni supreme di vita, la morte: Venezia.²

Il dominio marittimo di Venezia, che aveva il monopolio dei traffici fra Oriente e Occidente, ostacolò a lungo lo sviluppo della città giuliana.

¹ Le colonie romane erano dei presidi militari permanenti a scopi difensivi in zone strategiche o di confine. Il termine deduzione (*deductio*) indicava la fondazione della colonia, con l'assegnazione di terra e lo stanziamento di cittadini romani dalla madrepatria.

² A. Vivante, *Irredentismo adriatico*, Parenti, Firenze 1954, p. 2.

Per impedire la conquista veneziana e conservare il suo hinterland naturale, i mercati del Carso e della Carniola, Trieste nel XIV secolo (30 settembre 1382) si pose sotto la signoria del duca Leopoldo d'Austria e ottenne la protezione militare degli Asburgo, mantenendo una relativa autonomia.

All'inizio del XVIII secolo, Trieste (Città Vecchia) contava 5700 abitanti³, e il primo censimento triestino (1735) rilevava 7250 persone, 3865 italiani e 3385 slavi⁴.

Nel 1717 fu emanata dall'imperatore Carlo VI la Patente di libera circolazione, un editto con il quale proclamava l'Adriatico mare di libero transito, sul quale nessuno poteva vantare diritti. Dal XIII secolo e soprattutto nei secoli XVI-XVIII, fino alla caduta della Repubblica di San Marco (1797), il mare Adriatico era chiamato anche golfo di Venezia: l'editto segnava la fine dell'egemonia veneta.

L'Austria, fino ad allora uno Stato continentale, cominciò a misurarsi con le potenze commerciali, sviluppando una propria flotta mercantile lungo l'Adriatico e il Mediterraneo.

L'accordo dell'Austria con la Turchia (trattato di Passarowitz, 1718) pose fine alla minaccia ottomana nel cuore dell'Europa, portò la pace nell'Adriatico, ordine nei Balcani e l'apertura dei mercati d'Oriente⁵.

³ P. Luzzatto Fegiz, *La popolazione di Trieste (1875-1928)*, Istituto statistico economico, Trieste 1929, p. 15. La Trieste medievale si identifica con il colle, racchiuso da una cinta muraria, alla cui sommità si trova la cattedrale, dedicata al patrono della città, san Giusto.

⁴ Gli italiani o italianificanti in città e i rustici (slavi) nelle contrade esterne (suburbio) e nei villaggi dell'altipiano (P. Montanelli, *Il movimento storico della popolazione di Trieste*, Trieste 1905, p. 68, e Vivante, *Irredentismo adriatico* cit., p. 140).

⁵ Dopo la conquista di Costantinopoli nel 1453 e la caduta dell'Impero Romano d'Oriente, l'avanzata dei turchi ottomani in Europa aveva portato all'occupazione della penisola balcanica e di gran parte della regione danubiana e alla chiusura del Mar Nero alla navigazione mercantile non ottomana: alla metà del '500 l'impero turco aveva raggiunto la sua

La concessione della Patente sovrana del 18 marzo 1719, con l'istituzione del *porto franco*, in base alla quale erano esenti da dogana l'entrata e l'uscita delle merci dal porto, ma non l'ingresso in città, segnava la trasformazione di Trieste, con il passaggio da un'economia prevalentemente agricola alla formazione di un grande emporio.

Malgrado la posizione favorevole, per tutto il Medioevo la città non aveva potuto sviluppare attività industriali e commerciali perché Venezia, considerando l'Alto Adriatico un proprio dominio personale, aveva imposto dazi per l'attraversamento.

Iniziava a Trieste una forte crescita demografica, dovuta alla politica di immigrazione voluta e gestita dall'Impero sia a fini commerciali – promuovere il traffico marittimo con il Levante e l'Estremo Oriente – che di dominio sul mare, approfittando della crisi attraversata da Venezia.

Per il rapido aumento della popolazione, lo spazio entro le mura divenne insufficiente e la Città Nuova fu costruita dove erano le antiche saline⁶, accanto al vecchio comune medievale: i

massima espansione e si era spinto fino alle porte di Vienna. L'avanzata ottomana nel Mediterraneo fu arrestata nel 1571 a Lepanto, quando una imponente flotta di galere venete, spagnole e pontificie distrusse la flotta turca. Continuava tuttavia la minaccia nel cuore dell'Europa e le truppe del Sultano posero sotto assedio Vienna nel 1683, ma furono sconfitte e costrette a ritirarsi: ebbe inizio l'inarrestabile avanzata asburgica nei Balcani. Con la pace di Carlowitz nel 1699, i turchi furono costretti a cedere agli Asburgo tutta l'Ungheria e la Transilvania. In seguito a una nuova guerra nel 1718, con il trattato di Passarowitz, un villaggio serbo, l'Austria ottenne anche la Serbia settentrionale.

⁶ L'antica Tergeste (è incerta l'etimologia, forse deriva dall'unione della radice indoeuropea *terg-* «piazza, mercato» e il suffisso veneto *-este* «città»), fu fondata dai Romani nel II secolo a.C., favorita nello sviluppo dalla sua collocazione geografica di raccordo tra la città di Aquileia (capitale della Decima regio Italiae Venetia et Histria, centro strategico dell'Impero romano e base militare ai confini orientali d'Italia) e le coste istriane. Sotto l'imperatore Traiano, II secolo d.C., il borgo si estendeva sul colle di S. Giusto e ai suoi piedi c'erano le antiche saline, frutto di un'opera di

terreni ricavati dallo Stato con l'opera d'interramento furono ceduti a prezzi simbolici ai nuovi venuti, purché forniti di capitali.

Dopo la morte improvvisa dell'imperatore Carlo VI, la figlia Maria Teresa (1740-1780), «la più grande figura della storia austriaca»⁷, ereditò le corone d'Austria, Ungheria e Boemia.

A Trieste l'impulso innovativo della sovrana fu particolarmente sentito: la città fu scelta quale principale scalo marittimo dell'Impero asburgico.

Gli ordinamenti teresiani del 1749 imposero l'abbattimento delle mura promuovendo la fusione degli abitanti e furono estese all'intera città le franchigie doganali, favorendo a Trieste una grande affluenza di persone di tutte le etnie e di ogni ceto (serbi, tedeschi, olandesi, greci, armeni, turchi, francesi, italiani, sloveni, croati).

Il porto di Trieste non era situato alla foce o sul delta di un grande fiume navigabile né era un punto di raccordo fra il traffico marittimo e il traffico terrestre: la maggior parte delle merci arrivava e veniva rispedita via mare.

L'emporio aveva bisogno di capitali:

Di qui la necessità che si concentrasse attorno al porto un forte gruppo di mercanti, i quali acquistassero le merci importate, le depositassero nei magazzini, godendo di una completa franchigia doganale, e le rispedissero, sempre in franchigia, quando fossero riusciti a trovare un compratore. Fu appunto per questo che Maria Teresa, come già avevano fatto i Medici a Livorno, aggiunse alla franchigia doganale una serie, forse più importante, di franchigie personali che incoraggiassero l'immigrazione di mercanti stranieri, specialmente del Mediterraneo orientale.⁸

canalizzazione e drenaggio compiuta dai Romani.

⁷C. Magris, *Il mito asburgico nella letteratura austriaca moderna*, Einaudi, Torino 1988, p. 33.

⁸G. Luzzatto, *Il porto di Trieste*, Darsena, Roma 1945, p. 8.

Vennero concesse l'immunità per i reati commessi all'estero, l'esenzione dal servizio militare, la libertà di accedere al porto di Trieste, anche senza passaporto, e di risiedere in città, consentendo a ebrei, ortodossi, protestanti, armeni, evangelici e valdesi di formare le proprie comunità e costruire i propri edifici di culto.

I legami etnico-religiosi e i vincoli matrimoniali costituivano una garanzia nelle transazioni commerciali e negli affari e consentirono la formazione di fiorenti colonie e l'ascesa economica e sociale delle comunità greca, elvetica ed ebraica, innescando tuttavia un processo di assimilazione.

Nel 1755 venne fondata la Borsa mercantile, per la gestione e il controllo della libera contrattazione dei prezzi e la composizione delle controversie commerciali. La Borsa assunse «un ruolo centrale nella vita cittadina, divenendo essa la sede reale del potere locale»⁹: in pochi decenni si formò così dal nulla «un ceto mercantile di notevole consistenza, privo di tradizioni comuni e spesso di recentissima origine plebea», cosmopolita, che era legittimato «esclusivamente dalla propria ricchezza»¹⁰.

Maria Teresa realizzò nella città le infrastrutture necessarie al suo sviluppo: le vie di comunicazione per raggiungere l'entroterra, l'ampliamento del Canal Grande, la costruzione del Molo Teresiano e del Molo San Carlo (oggi Fratelli Bandiera e Audace).

Il successore di Maria Teresa, Giuseppe II, proseguì nel processo di riforma dell'Impero, con la modernizzazione delle strutture, della legislazione e delle istituzioni.

Giuseppe II promulgò nel 1781 la Patente di tolleranza, che concedeva la libertà di culto, di negoziare liberamente e di possedere beni: «Stanchi delle loro peregrinazioni, greci, israeliti,

⁹ A. Millo, *L'élite del potere a Trieste. Una biografia collettiva 1891-1938*, Franco Angeli, Milano 1989, p. 14.

¹⁰ M. Cattaruzza, *Trieste nell'Ottocento. Le trasformazioni di una società civile*, Del Bianco, Udine 1995, pp. 16-17.

protestanti furono felici di fermarsi in una città dove, senza rinunciare alla loro nazionalità, potevano erigere un tempio in cui celebrare i propri riti, aprire una scuola dove studiare nella propria lingua, organizzarsi addirittura in autonome comunità»¹¹.

Le franchigie e l'estensione dei diritti individuali favorivano la libertà di mercato e la circolazione delle merci, presupposti necessari per lo sviluppo del nuovo porto.

Alla fine del XVIII secolo gli abitanti della città erano già diventati 28.000. In omaggio alla Sovrana, che aveva trasformato Trieste in uno scalo e un mercato internazionale e sostituito Venezia nei traffici marittimi fra l'Europa settentrionale e l'Oriente, il quartiere costruito in sostituzione delle saline prese il nome di Borgo Teresiano¹².

La vittoria su Venezia segnava il sorgere di una città nuova, laica e borghese, priva di nobiltà (al ceto nobiliare appartenevano soltanto gli alti funzionari statali dell'Impero austriaco), mercantile e cosmopolita, che avrebbe faticato ad acquistare una coscienza nazionale. Gli abitanti della città vedevano nell'Impero e nel cosmopolitismo le cause della loro fortuna: dopo la crisi causata dalla conquista francese dell'Adriatico, al ritorno dell'Austria rifiorirono i traffici e i guadagni¹³.

¹¹ G. Negrelli (a cura di), *La Favilla 1836-1846*, Del Bianco, Udine 1985, p. 15.

¹² Nella storiografia liberal-nazionale e irredentista Trieste era invece celebrata come continuatrice della tradizione di Venezia e di Roma: «Nel glorioso dominio sull'Adriatico, Trieste, moderno emporio di venete genti, continua, con intenso fervore di attività e di ardimenti economici, la funzione secolare di Venezia, erede d'Aquileja, figlia di Roma». Trieste si era sviluppata «per la favorevole sua posizione geografica e per l'abilità mercantile dei suoi abitanti» (M. Alberti, *La fortuna economica di Trieste ed i suoi fattori*, Officine grafiche Carlo Ferrari, Venezia 1915, pp. 3-11).

¹³ Durante l'epoca napoleonica, con il trattato di Schönbrunn (1809), l'Austria fu privata di uno sbocco al mare e dovette cedere alla Francia il litorale, che entrò a far parte delle Province Illiriche, con capitale Lubiana: ne facevano parte la Dalmazia, l'Istria, il litorale croato, la Carniola, la contea di Gorizia e Gradisca, Trieste e parte della Carinzia. A Trieste

Con il Congresso di Vienna (1815), l'Impero asburgico si affermò come grande potenza europea, dovuta «più alla sua posizione centrale nell'equilibrio tra Est e Ovest che non ad un grande potenziale militare»¹⁴.

L'Austria si estese nei Balcani, con l'aggiunta delle ex province illiriche, e rafforzò le proprie posizioni in Italia con il possesso della Lombardia e del Veneto. Anche Venezia, che con il trattato di Campoformio (1797) era stata ceduta all'Austria, dopo la breve parentesi napoleonica, fu sottoposta alla sovranità asburgica¹⁵.

Con il controllo dei tre porti adriatici più importanti, Trieste, Fiume e Venezia, l'Adriatico era diventato un *mare austriaco*.

Nel 1818 Trieste venne incorporata nella Confederazione germanica, della quale la città era l'unico sbocco nel Mediterraneo¹⁶. Tuttavia, non esistendo ancora le ferrovie, le Alpi e il Carso rendevano difficile l'invio delle merci nel mercato interno dell'Impero, per il quale era più conveniente servirsi dei tra-

furono abrogati gli statuti comunali e soppresso il porto franco. La chiusura dell'Adriatico con il blocco continentale imposto dagli inglesi e l'interruzione dei traffici con i territori asburgici causarono la rovina economica della città, che in quattro anni ridusse del 95% il valore del commercio. La dominazione francese ebbe termine l'8 novembre 1813, dopo la sconfitta subita da Napoleone nella battaglia di Lipsia, e gli austriaci furono accolti festosamente a Trieste.

¹⁴ R. A. Kann, *Storia dell'Impero asburgico (1526-1918)*, Salerno editrice, Roma 1998, p. 301.

¹⁵ Attraverso legami parentali, gli Asburgo controllavano anche il Granducato di Toscana, il Ducato di Modena e Reggio e il Ducato di Parma e Piacenza.

¹⁶ In seguito alla fine del Sacro Romano Impero (1806) e alla sconfitta di Napoleone a Waterloo (1815), gli Stati tedeschi si unirono in una Dieta federale a Francoforte, presieduta dall'imperatore d'Austria, dotata di poteri molto limitati. Al suo interno, due erano le potenze rivali: la Prussia e l'Austria. La Confederazione si sfasciò dopo la guerra del 1866 e tutti gli Stati, tranne l'Austria, entrarono a far parte del Reich (Impero) tedesco, con a capo il re di Prussia Guglielmo I.

sporti fluviali verso i porti del nord, e la funzione principale del porto giuliano era l'esportazione dal cuore dell'Europa.

Nei decenni successivi della Restaurazione, con il ripristino definitivo del dominio austriaco, gli affari a Trieste ripresero «con un'attività sorprendente» e «la sola occupazione politica [dei triestini, N.d.A.] è la Borsa»¹⁷.

I più importanti commercianti e proprietari di Trieste estesero la loro attività in campo finanziario e i capitali accumulati nel commercio furono investiti nelle società assicurative.

Soprattutto gli ebrei costituirono la struttura finanziaria della città, assumendo il predominio nel settore assicurativo, uno dei principali motori per lo sviluppo dell'economia triestina.

In questo ambiente dinamico e favorite anche dal regime di monopolio in cui operavano – la legislazione austriaca vietava la concorrenza di agenzie straniere – furono costituite le Assicurazioni Generali (1831), il Lloyd Adriatico (1833) e la Riunione Adriatica di Sicurtà (1838)¹⁸.

Dopo il ramo assicurativo, il ceto dirigente triestino estese la sua attività nel settore della navigazione di linea a vapore, conquistando il monopolio anche nelle comunicazioni marittime dell'Impero attraverso la fondazione nel 1836 del Lloyd austriaco: inizialmente copriva le tratte con la costa dalmata e

¹⁷ Lettera Au Comte Sébastiani, ministro degli Affari Esteri, 7 dicembre 1830, in Stendhal, *Correspondance II*, 1821-1834, Gallimard, Paris 1967, p. 197. Stendhal non era stato nominato console francese a Livorno, come previsto, ma a Trieste, «in mezzo ai barbari» (lettera ad Adolphe de Marreste, 26 settembre 1830, *ivi*, p. 190).

¹⁸ Le Assicurazioni Generali austro-italiche, seguite dalla RAS, nel 1870 «erano la prima compagnia assicurativa italiana, ed erano al primo posto anche nell'impero asburgico», con una grossa penetrazione economica nel Levante e nei Balcani. Vedi L. Panariti, *Assicurazione e banca. Il sistema finanziario triestino (secc. XVIII-XIX)*, in R. Finzi, L. Panariti, G. Panjek, *Storia economica e sociale di Trieste*, vol. II, *La città dei traffici 1719-1918*, Lint, Trieste 2003, p. 443.

il Levante, e in seguito attivò collegamenti con i porti del Mediterraneo, con l'India e l'Estremo Oriente¹⁹.

Nel 1838, con la partecipazione di capitali greci e tedeschi, venne fondata la Riunione Adriatica di Sicurtà (RAS), unica compagnia insieme alle Generali a rimanere in attività alla fine degli anni '80: nascevano stabilimenti industriali legati all'attività di navigazione, come il cantiere San Marco, l'arsenale Lloyd e lo Stabilimento Tecnico Triestino.

Il governo austriaco negava l'autorizzazione alle banche italiane del Regno ad aprire succursali a Trieste, ed erano presenti in città solo banche italiane con capitale locale.

La maggiore era la Banca Commerciale Triestina, fondata nel 1859, con diverse filiali nella regione, che nel 1904 concluse un accordo, «o meglio una cointeressenza»²⁰ con il Wiener Bankverein, per reggere la concorrenza delle filiali delle banche viennesi, fornite di ingenti capitali.

La lingua parlata negli affari e nella marineria era quella italiana (il dialetto veneto), «conosciuta anche dai greci e dai levantini» perché era stata la «lingua "franca" dell'oriente mediterraneo». Si sviluppò quindi un processo di assimilazione linguistica:

L'italiano insomma era la lingua più comoda e necessaria [...] Anche nei gruppi più tenaci conservatori della propria nazionalità, come i Greci e i Serbi, collegati nelle loro comunità religiose che mantengono scuole proprie, e i tedeschi, più numerosi degli altri elementi stranieri e sostenuti dai tentativi di germanizzazione del governo austriaco, alla seconda generazione sono perfettamente bilingui, alla terza generalmente italiani.²¹

¹⁹ Tramontata l'epoca della vela, si stava imponendo nei trasporti la navigazione a vapore.

²⁰ M. Alberti, *Trieste e la sua fisiologia economica*, Officina Tipografica Bodoni, Roma 1915, p. 75.

²¹ C. Schiffrer, *Le origini dell'irredentismo triestino (1813-1860)*, Istituto delle

L'uso della lingua italiana era *veicolare* e non deve essere interpretato come un segnale di appartenenza alla nazione o un ostacolo all'integrazione, perché tutti si sentivano austriaci, sudditi dell'imperatore e fedeli alla monarchia asburgica.

2. La rivoluzione europea e la «primavera dei popoli»

L'ondata rivoluzionaria che nel 1848 attraversò l'intera Europa, ponendo fine all'età della Restaurazione, «almeno all'inizio [...] aveva recato lievito per una comune passione: libertà e democrazia, rivoluzione europea, affrancamento dei popoli»²².

La scintilla scoppiata a Palermo, nell'arretrata periferia del sistema continentale, raggiunse Parigi, che fu il vero epicentro rivoluzionario: da qui dilagò spontaneamente in tutta Europa (Baviera, Vienna, Berlino, Milano, Venezia, Varsavia, Budapest, Praga), assumendo contenuti sociali, economici e istituzionali diversi nei vari paesi.

Mentre in Francia prevalse la questione sociale, in Germania e in Italia gli obiettivi furono Costituzione, indipendenza, unità nazionale e all'est emersero spinte autonomiste e panslaviste.

Dopo «una prima ora di illusioni»²³, riaffiorarono le spinte nazionalistiche, con la contrapposizione dei polacchi con i cechi, degli italiani con i tedeschi, e con il contrasto fra italiani e francesi che mise fine tragicamente alla Repubblica Romana, ripristinando lo Stato Pontificio.

Trieste, città dedicata soprattutto ai traffici e agli affari, non era interessata alle problematiche di carattere nazionale e nel 1848 ebbe poco in comune con i moti insurrezionali italiani o quelli delle altre capitali europee.

edizioni accademiche, Udine 1937, p. 60.

²²F. Chabod, *Storia della politica estera italiana dal 1870 al 1896*, Laterza, Bari 1976, vol. I, p. 79.

²³*Ivi*, p. 80.