

# La portualità in Istria

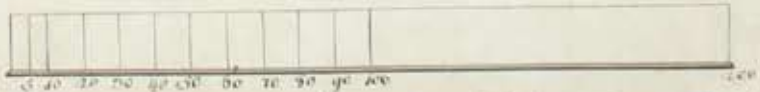
## Spunti di ricerca dall'età romana al *finis Austriae*



Plan ou le projet de l'arcenal  
Bassin torrent reservoir de Conservation  
et tous les travaux y relatifs est delinie avec  
des lignes pointees et deliees. Colorées avec  
un trait de jaune, afin de faire voir avec  
haute instance la Vraie Situation du  
local, tel qu'il Existe actuellement des  
avec des lignes Ordinaires, par Con  
sequent le Coup d'oeil demontre subite  
ment ce que Trieste est aujourd'hui et ce  
qu'il deviendra apres l'Execution de ce  
grand projet.

*de l'arche de Trieste le 17 Mars 1765  
M. de la Roche*

Scala de due Cento passi di Vienna-



**COPIA ELETTRONICA IN FORMATO PDF**

**RISERVATA AD USO CONCORSUALE E/O PERSONALE DELL'AUTORE  
CONFORME AL DEPOSITO LEGALE DELL'ORIGINALE CARTACEO**



SOCIETÀ ISTRIANA DI ARCHEOLOGIA E STORIA PATRIA

QUADERNI - 2

# La portualità in Istria

Spunti di ricerca dall'età romana  
al *finis Austriae*

Trieste 2016

© Società Istriana di Archeologia e Storia Patria  
Sede legale: Archivio di Stato, via A. La Marmora 17, 34139 Trieste  
Sede operativa: Via Crispi 5, 34122 Trieste  
<http://tcd.retecivica.trieste.it/triestecultura/biblioteche/siasp/siasp.htm>  
e-mail: [siasp@libero.it](mailto:siasp@libero.it)

© Editreg di Fabio Prenc  
Sede operativa: via G. Matteotti 8 - 34138 Trieste  
tel./fax ++39 40 362879, e-mail: [editreg@libero.it](mailto:editreg@libero.it)

ISBN 9788897557951

In copertina: il 'porto grande' nelle vedute di Carlo Dini [BCTS, St R.P. top. 5-11 (3363)]  
(Cortesia Biblioteca civica "A. Hortis" di Trieste).

La proprietà letteraria è riservata agli autori dei singoli scritti

Gli articoli sono stati sottoposti, nella forma del doppio anonimato, a *peer-review* di due esperti.

---

Il presente volume è stato stampato  
presso Lithostampa srl - Via Colloredo 126 - 33037 Pasian di Prato (UD)  
per conto della Società Istriana di Archeologia e Storia Patria

## INDICE

FRANCIS TASSAUX

*L'archéologie portuaire de l'Istrie romaine, une moisson de découvertes. Note bibliographique* ..... p. 11

DONATA DEGRASSI

*Insedimenti costieri, attività portuali e vie marittime: l'Istria occidentale tra alto e basso medioevo* ..... » 27

PAOLO MARZ

*Da Carlo VI a Maria Teresa. La costruzione del porto di Trieste e la nascita della Marina dei Paesi ereditari austriaci: il ripetuto intersecarsi di due cammini 'paralleli'* ..... » 51

GIULIO MELLINATO

*Il settore marittimo e l'economia triestina nell'ultima età asburgica* ..... » 111

GIULIO MELLINATO

## IL SETTORE MARITTIMO E L'ECONOMIA TRIESTINA NELL'ULTIMA ETÀ ASBURGICA

### **1. «To... feed the main arteries of British commerce»: attività marittime ed intervento statale nell'età del vapore**

Nella visione comune, i commerci internazionali hanno giocato un ruolo fondamentale nello sviluppo del mondo moderno, per numerosi decenni assumendo la forma prevalente dei traffici marittimi su lunga o lunghissima distanza. Associata all'immagine dell'esplosione commerciale del lungo XIX secolo, e della seconda metà del XX, spesso si colloca la prospettiva della capacità demiurgica di un mercato contrassegnato dalla libera circolazione di merci, uomini, capitali ed informazioni. A rinforzare questo schema interpretativo ci fu l'evidente e traumatico ruolo distruttivo della prima guerra mondiale, che interruppe il lungo ciclo ascendente, distrusse una importante parte della ricchezza accumulata in Europa, modificando in profondità gli equilibri economici e politici mondiali e facendo iniziare un lungo periodo di virtuale stagnazione e ripiegamento (secondo il concetto della de-globalizzazione di Jeffrey Williamson) <sup>1</sup>.

I commerci, le navi e le ferrovie che ne erano i principali strumenti, assieme alla rete di collegamenti che dalla seconda metà dell'800 univa pressoché tutto il mondo e rimpiccioliva sempre più le distanze con il continuo aumento della sicurezza e della velocità media dei trasporti, sono spesso utilizzati (ora come allora) come le metafore migliori per indicare progresso, prosperità, sicurezza in un avvenire positivo, che sembrava nascere spontaneamente dall'attività e dall'inventiva umana.

In realtà, al di sotto delle immagini più positive e (spesso) romanzate c'era la consistenza di un sistema dedicato alla mobilità commerciale su lunga distanza che stava uscendo dalla sua fase "artigianale", basata sull'individualismo, sull'incertezza e la capacità di adattarsi a situazioni sempre mutevoli, per entrare in una fase più propriamente "industriale", dove contavano organizzazione, precisione e capacità di anticipare (e magari anche controllare) gli andamenti del mercato <sup>2</sup>.

(1) AGHION, WILLIAMSON 1998.

(2) VILLE 1990, pp. 73-77.

La transizione non fu semplice, anche se i suoi elementi fondamentali si concentrarono in un lasso di tempo relativamente breve, per gli standard del XIX secolo. Infatti, il periodo che va dall'abolizione delle Navigation Laws (1849) alla estromissione dall'India della East India Company (1858) in termini cronologici non è affatto lungo, ma dal punto di vista della storia della navigazione e dei commerci è denso di avvenimenti, che in pratica segnarono una vera e propria transizione di fase, per tutto il sistema europeo della mobilità commerciale<sup>3</sup>.

Per i contemporanei gli aspetti principali erano molto più semplici, e sostanzialmente si riassumevano nell'equazione libero commercio = prosperità, ma con alcune complicazioni. In un suo libello del 1858, un armatore di Bristol ricordava come tra il 1846 ed il 1857 il tonnellaggio delle navi nazionali entrate e uscite dai porti della Gran Bretagna fosse passato da poco più di otto milioni e mezzo di tonnellate a 13 milioni e mezzo, mentre nello stesso periodo il totale delle navi battenti bandiera estera era passato da più di tre milioni e mezzo a poco meno di nove milioni e mezzo. In sostanza, un aumento sensibile sia del traffico che del tonnellaggio, ma anche una relativa perdita di posizioni per la Marina mercantile britannica<sup>4</sup>.

Le risposte ad una simile contingenza furono complesse: in parte organizzative, in parte tecnologiche ed in parte istituzionali, e nel loro insieme generarono le condizioni per una completa transizione del sistema britannico della mobilità commerciale. Dal punto di vista economico, questo fu il periodo della definitiva affermazione delle Compagnie di navigazione impegnate nella navigazione a vapore di linea e dirette da manager professionisti, che allontanarono dalle fasce più alte del mercato dei trasporti marittimi le iniziative semi-individuali del tipo tradizionale, centrate sulla suddivisione dei rischi, l'investimento in poche navi per lo più impegnate in viaggi d'occasione, nei porti e per i traffici dove erano più alte le probabilità di trovare carico utile.

Dopo il fallimento commerciale dell'operazione Great Western (1838), gli investimenti nel settore della navigazione a vapore oceanica divennero più difficili. Nel 1840, Samuel Cunard e i suoi soci fondarono la *British and North American Royal Mail Steam Packet Company* (in realtà conosciuta come Cunard Line) grazie a sussidi ricevuti dall'Ammiragliato<sup>5</sup>, e poco più tardi la Peninsular & Oriental riuscì a sviluppare i suoi servizi verso l'India ed il Pacifico grazie a sostegni finanziari pubblici che sistematicamente ripianavano i deficit d'esercizio<sup>6</sup>.

(3) Un ampio ventaglio di pareri, sostanzialmente concordi, emerse in questo senso in occasione della pubblicazione del libro di Sarah Palmer sulle Navigation Laws; v. PALMER 1990; cfr. *Roundtable* 1992.

(4) GREENHOW 1858, p. 2 per i dati citati.

(5) FAYLE 1933, p. 230.

(6) HARCOURT 2006, p. 193.

Rapidamente, il modello si estese a tutti i collegamenti considerati strategici, mentre le Compagnie di navigazione si strutturavano di conseguenza: il sistema dei sussidi richiedeva che i trasporti fossero organizzati sulla base di un orario regolare, utilizzando navi tecnologicamente avanzate e fornendo garanzie di qualità adeguate, che si trattasse del trasporto di merci, persone o posta <sup>7</sup>. In altre parole, non erano più le navi che inseguivano i carichi, ma erano questi ultimi che venivano incanalati verso precise diverse opzioni di trasporto. Alle società spettava quindi non solo il compito di organizzare le rotte, ma anche quello di far sì che le navi si trovassero al posto giusto nel momento giusto, per evitare che viaggiassero vuote.

Contemporaneamente, i piroscafi si stavano rapidamente trasformando dal punto di vista della tecnologia utilizzata, migliorando la propulsione (con i motori a vapore a duplice espansione), gli scafi (utilizzando ferro di migliore qualità ed adattando l'architettura complessiva della nave alla costruzione in metallo) e gran parte dei sistemi di bordo, che iniziarono a beneficiare largamente dei progressi originariamente adottati nelle industrie, che vennero rapidamente adattati anche all'uso marino <sup>8</sup>.

I cambiamenti più duraturi, comunque, erano collegati ai profondi mutamenti che i nuovi sistemi della mobilità commerciale stavano portando ai rapporti internazionali, e non solo dal punto di vista economico.

Ufficialmente, i rapporti internazionali erano entrati nell'età del Capitale e delle Nazioni <sup>9</sup>, com'è stato detto, segnata da un (relativo) equilibrio all'interno dell'area europea occidentale e da una vivace, ed alle volte violenta, spinta espansionistica verso l'esterno a partire proprio da quell'Europa soltanto apparentemente pacifica. Nel campo dell'economia marittima si può invece provare l'esistenza di una storia in parte differente, fatta anche di sostegni statali ai diversi segmenti del sistema dei trasporti, di imprenditori di successo che scelsero di accelerare lo sviluppo tecnologico stimolati principalmente dai contratti e dagli appalti pubblici, di un prodigioso sviluppo generale guidato e sostenuto da continui provvedimenti governativi. Il tutto, anche a partire da quella Gran Bretagna tardo ottocentesca, che era rimasta formalmente l'unico paese liberista all'interno di un mondo sviluppato sempre più protezionista.

Infatti, a Londra, nel 1853, un Comitato Parlamentare affrontava l'allora urgente problema dell'adeguamento alle nuove tecnologie di una parte consistente della flotta mercantile nazionale, indicando alcuni principi che poi sarebbero divenuti paradigmatici dell'intervento britannico nel settore: «to afford us rapid, frequent, and punctual communications with distant ports which feed the main arteries of British commerce, and with the most important of our foreign

(7) KIRKALDY 1914, pp. 81-84.

(8) ROBB 1958; per il contesto locale cfr. STACCIOLI 2004.

(9) HOBBSAWM 1986.



possessions; to foster maritime enterprise; and to encourage the production of a superior class of vessels, which would promote the convenience and wealth of the country in time of peace, and assist in defending its shores against hostile aggression»<sup>10</sup>. Come risulta evidente, nel campo marittimo gli interessi dello Stato si confondevano talmente con quelli dei privati da creare una convergenza di interessi che avrebbe stabilmente collegato grandi Compagnie di navigazione, cantieri navali ed Ammiragliato all'interno di un unico intreccio, con lo scopo comune di garantire e rafforzare nel tempo la supremazia britannica sui mari. Anche dal punto di vista tecnico, l'Ammiragliato avrebbe continuato a fornire un costante appoggio all'iniziativa privata<sup>11</sup>, attraverso un servizio di assistenza (cartografia, informazioni meteorologiche e geografiche, rimborsi e sovvenzioni) non soltanto avanzato, per i tempi, ma soprattutto esteso pressoché su tutti i mari del mondo.

La Gran Bretagna aveva aperto una nuova strada, e le Marine mercantili che avessero voluto inseguire quel modello per conquistarsi almeno una parte del mercato non ebbero altra scelta se non conformarsi agli standard britannici<sup>12</sup>.

Nei decenni successivi, il modello inglese sarebbe stato progressivamente adottato anche da Paesi periferici rispetto alla frontiera dello sviluppo economico, compresi (all'epoca) l'Austria e l'Italia.

## 2. Da Suez a Panama: il decollo del sistema globale dei trasporti

All'interno di un simile importante flusso di innovazioni va collocato, da un lato, il progressivo adeguamento ai tempi delle linee di intervento britanniche già enunciate nel 1853, e dall'altro i provvedimenti imitativi degli altri Paesi europei, interessati quanto la Gran Bretagna ai sempre più strategici mercati mondiali. Anche in questo caso, il "First Mover" dell'industrializzazione, cioè il Regno Unito, dettava i tempi ed i modi dello sviluppo generale.

L'intervento statale fu da sempre articolato su più versanti, riflettendo la relativa complessità del settore marittimo. In primo luogo, il rapido sviluppo tecnologico rendeva obsolete in poco tempo le navi, soprattutto sulle rotte più prestigiose. In secondo luogo, si stavano evolvendo rapidamente le richieste dei mercati, per i quali l'avanzare dell'industrializzazione richiedeva la disponibilità di un ventaglio progressivamente sempre più ampio di merci, provenienti da zone del pianeta fino a quel momento poco servite (si pensi, ad esempio, al caso della gomma ed ad altre materie prime). In terza posizione potremmo ricordare l'ancor più veloce evoluzione dello scenario geostrategico mondiale,

<sup>(10)</sup> Citato in BACON 1911, Chapter 1 – *Introductory*.

<sup>(11)</sup> BORSCHIED 2004, pp 115-117.

<sup>(12)</sup> VILLE 1990, pp. 52-60; il caso nazionale più interessante rimane quello tedesco: cfr. CECIL 1967; THIEL 2001; BROEZE 1993.

negli anni del Congresso di Berlino ed in quelli successivi. I già citati elementi individuati dal Parlamento britannico nel 1853 (lo sviluppo tecnologico della marina mercantile per assistere la marina da guerra nel momento del bisogno, e per migliorare i contatti con porti lontani, così da alimentare il commercio e l'industria nazionale) non persero la loro attualità nel corso del secolo, ma anzi divennero sempre più attuali e centrali per la vita non solo economica del Regno Unito.

Nella fase più prospera della Pax Britannica le navi, i traffici, le tecnologie marittime utilizzate dai Paesi industrializzati erano tutte di origine o di derivazione britannica.

La rapida espansione del mercato dei trasporti marittimi fu soltanto in parte sufficiente a sostenere in Inghilterra lo sviluppo quantitativo e qualitativo del settore nel periodo del primato economico inglese. Anzi, i trasporti sono stati ritenuti uno degli elementi trascinanti di quello sviluppo, nell'ambito di un incontrastato dominio marittimo del Regno Unito, tanto dal punto di vista commerciale che militare. Nei decenni a cavallo tra XIX e XX secolo, il commercio marittimo e la presenza della flotta erano il principale, e riconosciuto, strumento della supremazia britannica, tanto dal punto di vista economico che militare, ed un simile ruolo-chiave negli equilibri imperiali portò ad una situazione tale da far sostenere allo stato inglese (ed in particolare all'Ammiragliato britannico) una buona parte degli investimenti per l'innovazione tecnologica e la preparazione superiore del personale<sup>13</sup>.

Ma anche all'interno di un simile quadro, segnato dall'ufficiale liberismo commerciale, e nonostante il fatto che la flotta inglese fosse numericamente talmente superiore rispetto a qualsiasi altra da non temere concorrenti, negli anni Cinquanta dell'800 il Governo della Corona intervenne per sostenere le Compagnie armatoriali nazionali contro le concorrenti Compagnie americane, generosamente finanziate dallo Stato federale fino alla guerra civile proprio per contrastare la supremazia britannica. Un nuovo flusso di finanziamenti iniziò in Inghilterra negli anni 1871-72, sempre per mantenere in mani britanniche il controllo dei traffici transatlantici, ed ancora nel 1902, per resistere ad un tentativo, questa volta privato, che ruotava attorno agli interessi finanziari di J. Pierpont Morgan. Fu nell'ambito di quest'ultima fase, che il Governo inglese finanziò nuovamente la Cunard Line affinché ordinasse a cantieri nazionali una nuova classe di transatlantici, che avrebbe dovuto sbaragliare la concorrenza americana e sbarrare la strada alla nascente concorrenza germanica<sup>14</sup>.

Questo retroterra, fatto di finanziamenti *ad hoc*, portò alla realizzazione dei famosi *Lusitania* e *Mauretania*, i primi transatlantici a turbina che all'epoca del loro varo (1906) erano di gran lunga le navi più veloci, grandi e lussuose

(13) POLLARD 1952.

(14) Cfr. BACON 1911. Una ricostruzione puntuale dell'impegno finanziario della Gran Bretagna a favore della propria marina mercantile in MEEKER 1905, p. 41.

della loro epoca. Il *Lusitania*, famoso anche per l'affondamento nel 1915, conquistò in un sol colpo entrambe le versioni del Nastro Azzurro, in andata ed al ritorno.

Nel 1914, il trascinate sviluppo dell'universo marittimo ottocentesco raggiunse contemporaneamente il suo vertice, con l'apertura del Canale di Panama, e la sua conclusione con lo scoppio della Prima guerra mondiale <sup>15</sup>.

All'interno di un quadro così complesso non è semplice seguire le singole dinamiche, tanto da poterle osservare nel dettaglio ed eventualmente applicarle ad un caso particolare, come quello dell'Alto Adriatico. In primo luogo perché non sembra possibile parlare esclusivamente di economia o di politica internazionale, essendo le due prospettive intimamente intrecciate in pressoché tutti i contesti. In seconda battuta, la storiografia sta mettendo in luce come, al di là degli schemi messi in luce da Immanuel Wallerstein, il diciannovesimo secolo fosse segnato da diversi sistemi-mondo, che si intrecciavano su più livelli, facendo interagire non soltanto sistemi commerciali e modi di produzione, ma anche migrazioni, culture, forme istituzionali ed altre forme di relazione sovranazionale all'esterno, e coalizioni di interessi e schieramenti politici all'interno di alcuni Paesi-chiave <sup>16</sup>.

I trasporti marittimi di nuovo tipo (veloci, regolari, prevedibili) rappresentavano eccellenti strumenti non solo per garantire gli indispensabili flussi che alimentavano la nuova economia industriale (materie prime in entrata e prodotti finiti in uscita), ma anche (e dalle Conferenze di Berlino soprattutto) una infrastruttura fondamentale per proiettare all'esterno dei confini nazionali una sovranità economica che oltrepassava i confini politici e rendeva economicamente dipendenti anche Paesi formalmente indipendenti dal punto di vista politico <sup>17</sup>.

La nuova forma della mobilità internazionale avrebbe aiutato ad affiancare al tradizionale «structural power» una nuova forma di «relational power» <sup>18</sup>, non solo più duttile ed efficace, ma anche più funzionale alle esigenze di Paesi ormai completamente industrializzati, come la Gran Bretagna, oppure sulla via di una completa industrializzazione, come la Germania. Riassumendo all'estremo, potremmo dire che il travolgente aumento del commercio mondiale registrato dalla seconda metà del XIX secolo alla prima guerra mondiale non fu soltanto un fenomeno economico <sup>19</sup>, ma comportò anche, almeno in alcuni casi, una ridefinizione dei rapporti di egemonia e dipendenza tra aree diverse del pianeta <sup>20</sup>.

(15) Il costo dei trasporti marittimi calò del 50% tra il 1870 ed il 1913, mentre negli stessi anni il commercio internazionale aumentava del 400%. Cfr. JACKS, PENDAKUR 2010.

(16) MAGEE, THOMPSON 2010; CAIN, HOPKINS 2016.

(17) PARKIN 1894.

(18) KUBICEK 2004.

(19) ESTEVADEORDAL, FRANTZ, TAYLOR 2003.

(20) OSTERHAMMEL 2014, pp. 710-715.

### 3. Trieste e l'Adriatico settentrionale

I profondi cambiamenti nel sistema mondiale della mobilità non erano così distanti dalla sensibilità degli operatori commerciali triestini del secondo Ottocento, come potrebbe sembrare ad una occhiata superficiale.

In primo luogo, le ristrutturazioni del capitalismo triestino attuate negli anni Trenta dell'Ottocento (Assicurazioni Generali, Ras, Lloyd Austriaco) seguivano tutte più o meno fedelmente i modelli organizzativi britannici, adattandoli alle circostanze ed alle possibilità dell'ambizioso, ma tutto sommato ancora ristretto mondo commerciale e finanziario triestino<sup>21</sup>. La Gran Bretagna postnapoleonica, poi, si era ben presto inserita nei giochi mediterranei (Corfù, indipendenza della Grecia), estendendovi anche i propri interessi economici. Nel 1838 l'Impero Ottomano e la Gran Bretagna siglarono un trattato commerciale che di fatto apriva i mercati ottomani al commercio internazionale, lungo direttrici che i commercianti triestini stavano già coltivando da tempo, e che di lì a poco avrebbero controllato ancor meglio grazie alle linee marittime del Lloyd. Negli anni 1840-73 il commercio estero dei territori ottomani raddoppiò in volume ogni 11-13 anni, rivitalizzando il sistema commerciale del Mediterraneo orientale proprio negli anni dell'apertura del Canale di Suez<sup>22</sup>.

Infine, l'apertura della linea ferroviaria con Vienna, nel 1857, rendeva Trieste il primo scalo adriatico realmente intermodale, anche perché il porto nuovo venne costruito a ridosso della stazione, portando i binari direttamente sulle banchine, e consentendo il trasbordo diretto delle merci dalle navi ai vagoni, secondo una logica all'epoca estremamente moderna, che Camillo Cavour tentò di trapiantare a Genova, senza riuscirci<sup>23</sup>.

Nel corso della seconda metà del secolo XIX, il porto di Trieste seguì da vicino l'andamento generale dell'economia asburgica, lungo il suo ritardato ma efficace percorso verso l'industrializzazione da una parte, e verso l'affrancamento dalla sempre più forte influenza economica tedesca dall'altra<sup>24</sup>.

L'integrazione di Trieste all'interno della sempre più dinamica economia asburgica portò notevoli benefici al porto, sia dal punto di vista delle quantità trafficate che da quello delle infrastrutture, con il raddoppio dei collegamenti ferroviari, l'apertura di una nuova area portuale ad Est della città e, generalmente, con un aumento dell'efficienza, della velocità e della economicità dei traffici. Tutti aspetti di una modernizzazione che però diminuiva di molto il ruolo (ed i possibili profitti) degli intermediari, ovvero di quelle attività emporiali che più di altre avevano segnato la prima ascesa economica di Trieste, e ne

(21) ANDREOZZI 2009.

(22) PAMUK, WILLIMSON 2009.

(23) MELLINATO 2010.

(24) Nei primi anni del Novecento, «A most significant feature of the new boom was that the Austrian economy appeared to break away, at last, from the pattern of being an anemic shadow of German development», in: RUDOLPH 1977, p. 35.

avevano accompagnato l'affermazione come uno degli scali più dinamici del Mediterraneo <sup>25</sup>.

Verso la fine del secolo, una sempre più accesa competizione marittima internazionale si componeva di una versione interna ai singoli Paesi (con la tendenziale verticalizzazione delle principali attività economiche e l'allargamento dell'intervento statale), e di una esterna, internazionale, che nascondeva sotto la facciata del libero commercio un crescente antagonismo per il controllo dei mercati extraeuropei ed una serrata concorrenza per acquisire posizioni di vantaggio per la propria economia nazionale <sup>26</sup>. Fu nell'ambito di questo ampio movimento internazionale che, nel 1891, nell'Impero asburgico si decise di attuare alcune clausole economiche del Compromesso del 1867, che aveva economicamente separato la metà austriaca dalla metà ungherese dei possedimenti asburgici. In termini pratici, l'effetto a Trieste fu la restrizione delle franchigie doganali dall'intera città alle sole aree portuali interessate alla movimentazione internazionale delle merci. Anche se una parte importante di quell'operazione fu sostanzialmente concordata <sup>27</sup>, rimaneva un cambiamento epocale per l'opinione pubblica locale <sup>28</sup>, che si vedeva improvvisamente privata non solo della libertà fiscale, ma di alcuni tra quelli che erano stati considerati diritti indiscussi della città e dei suoi abitanti.

Fino al 1891, il sistema economico triestino si era sviluppato all'interno di una condizione fiscale di assoluto privilegio, che lo manteneva come sospeso tra i mercati d'oltremare ed il retroterra continentale, esentando non solo i commercianti e le imprese, ma tutti i cittadini da una lunga serie di diritti doganali e dazi di consumo, assieme a privilegi tributari che riguardavano gli immobili, i redditi e numerose attività finanziarie.

Con la restrizione del regime "franco" alle sole aree portuali, direttamente connesse con il commercio e la prima trasformazione delle merci (con poche eccezioni in città, sempre legate alla riesportazione e non al consumo), tutta la rimanente parte delle attività economiche triestine fu assorbita all'interno delle strutture fiscali austriache, in pratica "continentalizzando" una economia che aveva sempre visto se stessa come prevalentemente mediterranea, piuttosto che integrata nella terraferma. Al di là della situazione triestina, una simile riforma accentratrice di fatto allineava la gestione austriaca delle linee marittime sovvenzionate con il molto accentrato (ed economicamente aggressivo) sistema marittimo tedesco, allontanandola di fatto dal pluralistico e decentrato modello britannico.

(<sup>25</sup>) PANJEK 2004.

(<sup>26</sup>) MILLWARD 2013.

(<sup>27</sup>) Tra autorità politiche ed amministrative viennesi ed i maggiori esponenti della borghesia mercantile cittadina erano in corso da tempo trattative esplicite in merito all'abolizione delle franchigie doganali: cfr. *Protocolli* 1883.

(<sup>28</sup>) Per i dettagli v. PIEMONTESE 1961.

Un sondaggio sull'andamento dei commerci e della navigazione triestina negli ultimi trent'anni dell'Ottocento può forse fornire un'immagine più precisa dei cambiamenti all'epoca in atto, e dei risultati effettivamente raggiunti, a partire dall'anno immediatamente successivo all'apertura del Canale di Suez. Dopo una crescita iniziale, rapidamente esauritasi, i traffici rimasero relativamente stabili durante il decennio Settanta, iniziarono un incremento nel decennio Ottanta, con una accelerazione nel decennio Novanta. Interessante il fatto che, nell'ultimo decennio del XIX secolo, il tonnellaggio delle navi fosse aumentato proporzionalmente molto più del valore delle merci. Con ogni probabilità si trattava di un riflesso del decollo del trasporto passeggeri, soprattutto emigranti, che in quel periodo iniziava ad assumere le caratteristiche di un mercato a sé stante<sup>29</sup>. Da notare anche la relativa stabilità nel numero delle navi, in questo caso rivelatore dell'aumento del tonnellaggio unitario e quindi, indirettamente e grossolanamente, dell'adeguamento tecnologico della flotta.

Tabella 1. Valore delle merci sbarcate e imbarcate a Trieste negli anni 1870-1900 (migliaia di corone correnti) e navi approdate<sup>30</sup>.

Anni	Imbarchi	Sbarchi	Totale	Navi approdate (numero)	Navi approdate (tonnellaggio)
1870	200.845	251.739	452.586	8.045	960.103
1871	220.944	312.660	533.605	8.210	962.685
1872	195.365	313.786	509.152	8.796	993.280
1873	184.754	280.331	465.084	8.046	899.037
1874	185.316	256.725	442.041	8.282	965.290
1875	204.885	275.535	480.420	8.152	1.003.914
1876	195.793	278.390	474.182	7.851	985.682
1877	211.761	280.555	492.316	8.522	1.089.272
1878	225.015	267.069	492.084	8.365	1.168.119
1879	233.267	289.744	523.011	7.829	1.102.070
1880	234.389	270.067	504.456	7.208	1.111.931
1881	268.661	314.343	583.004	6.662	1.143.950
1882	294.977	325.557	620.535	6.978	1.226.369
1883	293.828	370.186	664.014	6.475	1.208.849
1884	320.677	372.741	693.418	7.085	1.162.088
1885	328.063	335.238	663.301	6.971	1.267.948
1886	325.040	359.213	684.254	6.806	1.151.718
1887	350.948	393.717	744.666	8.033	1.384.877

(<sup>29</sup>) Per Trieste cfr. MELLINATO 2008; per Fiume cfr. KLINGER 2011.

(<sup>30</sup>) Per le merci, cfr. *Statistica* 1913, p. 355. Gli arrotondamenti possono portare a qualche lieve scostamento nella somme finali, effettuate sulle cifre nette; per le navi, cfr. BABUDIERI 1982, p. 193. Il grafico 1, di seguito, illustra una rielaborazione degli stessi dati.

Anni	Imbarchi	Sbarchi	Totale	Navi approdate (numero)	Navi approdate (tonnellaggio)
1888	313.715	389.845	708.560	7.670	1.368.706
1889	312.188	409.730	721.918	8.213	1.447.940
1890	339.271	401.735	741.006	7.873	1.471.464
1891	323.884	333.551	657.435	7.835	1.474.865
1892	314.006	375.910	689.916	7.706	1.472.214
1893	333.823	378.343	712.166	7.845	1.574.911
1894	336.565	372.829	709.394	7.430	1.626.324
1895	301.147	369.958	671.105	8.085	1.760.055
1896	303.437	346.727	650.164	8.728	1.780.888
1897	313.386	368.061	681.447	9.592	1.934.384
1898	326.768	385.642	712.410	8.708	2.063.112
1899	322.590	388.618	711.208	8.886	2.181.746
1900	323.549	389.082	712.631	8.465	2.158.624

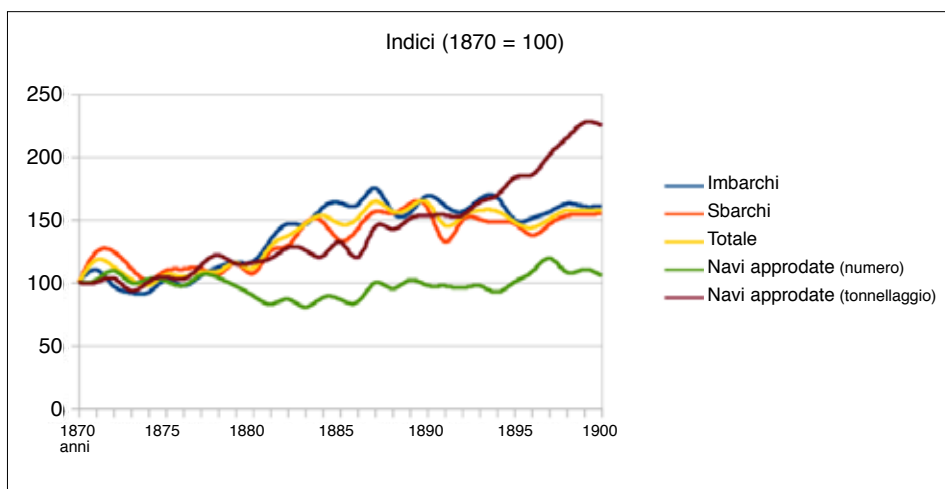


Grafico 1. Merci sbarcate e imbarcate a Trieste e navi approdate (1870-1900).

Quel «sistema Trieste»<sup>31</sup> di fine Ottocento si dimostrò relativamente competitivo nel raggiungere alti livelli di efficienza e di produzione, ma nello stesso tempo fu fragile nelle sua capacità di controllo, soprattutto dopo il 1891, quando il Governo di Vienna decise di rendere esecutiva una norma in realtà da tempo

(31) ANDREOZZI 2003, in particolare p. 621.

già decisa, con il restringimento delle franchigie doganali alle sole aree portuali, reinserendo (dopo quasi due secoli) la città di Trieste all'interno delle frontiere doganali asburgiche. Alcune debolezze del sistema economico locale divennero evidenti: una cronica scarsità di capitali, la subordinazione alle logiche di espansione dell'Impero (in netta distonia con il mito ufficiale della città "italianissima"), la ristrettezza e l'opportunismo dei gruppi che dirigevano l'economia locale<sup>32</sup>, assieme alla difficoltà di percepire un orizzonte strategico per i propri obiettivi, concentrando gran parte della propria attenzione su un'attività quotidiana che divenne addirittura frenetica nei primi anni del Novecento, quando il valore dei traffici si moltiplicò per due volte e mezza in meno di quindici anni.

Tabella 2. Valore delle merci movimentate a Trieste negli anni 1900-1913 (migliaia di corone correnti)<sup>33</sup>.

Anni	Importazioni		Esportazioni		Totale
	Via terra	Via mare	Via terra	Via mare	
1900	342.288	389.082	341.901	323.549	1.396.820
1901	368.725	405.325	353.928	338.091	1.461.069
1902	365.896	385.382	362.303	340.206	1.453.788
1903	363.244	409.977	371.029	371.984	1.516.234
1904	434.270	480.712	428.173	425.737	1.768.892
1905	455.542	480.046	439.084	438.793	1.813.465
1906	497.171	534.193	464.999	527.188	2.023.551
1907	516.728	545.557	490.741	548.146	2.100.762
1908	494.911	539.532	462.435	460.946	1.957.823
1909	514.873	573.154	500.811	508.638	2.097.475
1910	640.319	648.824	574.765	716.663	2.580.571
1911	708.325	744.821	672.411	712.389	2.837.946
1912	761.875	833.529	711.250	838.249	3.144.903
1913	875.531	869.518	783.476	932.074	3.460.599

In particolare, gli anni successivi al 1907 appaiono come un momento di svolta, pur all'interno di un trend complessivamente molto positivo. In quell'anno venne approvata l'ultima legge marittima austriaca, che prevedeva un com-

(<sup>32</sup>) Rispetto ai gruppi economici dirigenti triestini è stato detto che si trattava di «Un ceto che si caratterizzava per la capacità di assimilare apporti esterni, purché questi si inserissero nel contesto esistente e non si ponessero in concorrenza con esso e la cui debolezza principale fu sempre la scarsità di risorse finanziarie, debolezza dovuta anche alla limitata sedimentazione di ricchezza in città»: cfr. ANDREOZZI 2007, p. 359.

(<sup>33</sup>) *Statistica* 1913, p. 355. La somma generale è stata effettuata sui parziali netti, quindi gli arrotondamenti possono far differire le cifre riportate dalle somme dirette.



plesso meccanismo per il sovvenzionamento della Marina mercantile, su modelli largamente ripresi dalla parallela legislazione tedesca <sup>34</sup>.

In sostanza, venivano previste sovvenzioni statali sia per l'acquisto, l'allestimento e l'esercizio delle navi, con aliquote crescenti se le navi erano di produzione nazionale (maggiorate se anche i motori lo erano), avevano caratteristiche tecnologicamente avanzate e se venivano destinate all'esercizio di servizi a lunga distanza <sup>35</sup>. Per ottenere la sovvenzione non era obbligatorio che i viaggi finanziati partissero o avessero come destinazione porti dell'Austria-Ungheria (in effetti il Lloyd Austriaco aveva attivato linee nel Mar Nero e nel Mediterraneo Orientale che non toccavano direttamente Trieste), purché «tali corse si riteng[a]no atte a promuovere la produzione austriaca ed estenderne le relazioni», come recitava l'articolo VII. Ed oltre ai sussidi venivano previste numerose forme di esenzione o facilitazione fiscale ed erariale, con riguardo sia alle navi che ai redditi delle società cui appartenevano.

In quegli anni il traffico marittimo triestino assunse effettivamente almeno alcune tra le caratteristiche di un traffico “maturo”, che riusciva a scambiare beni ad alta intensità di capitale con beni primari. Infatti, da un confronto tra le quantità e la qualità delle merci transitate attraverso il porto di Trieste emerge come le merci imbarcate avessero avuto il maggior incremento in valore (ben il 275%), ma il minor incremento in volume (“soltanto” il 149%), mentre anche

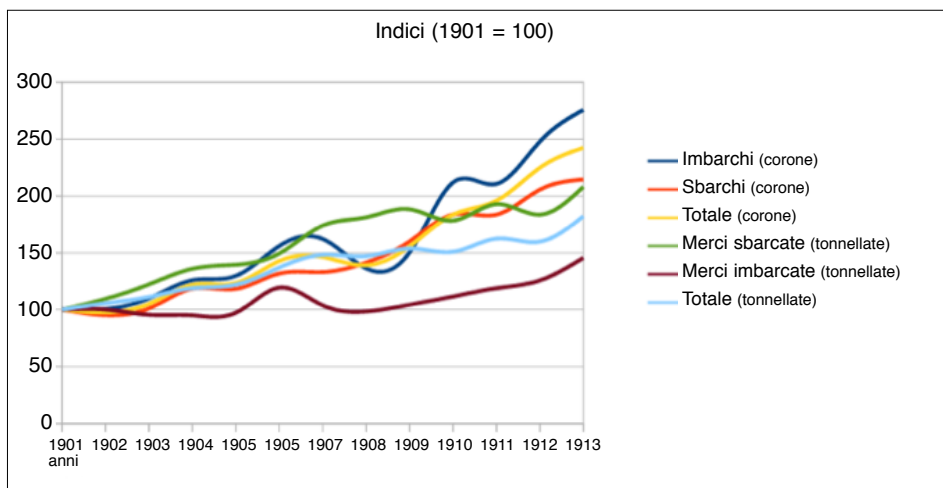


Grafico 2. Valore e quantità delle merci transitate per il porto di Trieste (1901-1913).

(<sup>34</sup>) RITTER 2013; SAMSINGER 2010.

(<sup>35</sup>) Il testo della Legge n. 44 del 23 febbraio 1907 in *Governo Marittimo* 1908.

il totale generale (sbarchi + imbarchi) era cresciuto in valore molto più che in volume<sup>36</sup>.

Il 1907, però, era anche l'anno della annessione austriaca della Bosnia-Erzegovina. Iniziò in quell'anno un pericoloso processo di destabilizzazione che interessò tutta l'area del Mediterraneo orientale, in coincidenza con le sempre più evidenti difficoltà dell'Impero Ottomano nel garantire (soprattutto verso l'esterno, e dal punto di vista economico) condizioni sufficienti di coesione e modernizzazione per tutta l'area<sup>37</sup>.

Il grande dinamismo triestino produceva risultati significativi soprattutto dal punto di vista della crescita degli indicatori economici, piuttosto che nel rafforzamento delle sue strutture e dei suoi legami esterni<sup>38</sup>.

La stessa Camera di Commercio di Trieste, quasi profeticamente, chiudeva la sua analisi del 1913 con alcuni accenti preoccupati: «Purtroppo sembra che il 1913 rappresenti la fine di un periodo ascendente di congiuntura industriale favorevole e segni l'inizio di un decadimento dei traffici internazionali, i cui sintomi si resero già manifesti negli ultimi mesi dell'anno... Auguriamoci che la sosta presente, se tale debba essere, ceda ben presto il posto ad un nuovo progresso e schiuda la via ad un nuovo periodo di rigoglioso sviluppo»<sup>39</sup>. In realtà, come sappiamo, arrivò la guerra mondiale<sup>40</sup>.

## BIBLIOGRAFIA

- AGHION, WILLIAMSON 1998 = P. AGHION, J. G. WILLIAMSON, *Growth, Inequality, and Globalization. Theory, History, and Policy*, Cambridge.
- ANDREOZZI 2003 = D. ANDREOZZI, "Gli urti necessari". *Dalla manifattura all'industria (1718-1914)*, in *Storia economica e sociale di Trieste*, vol. 2, *La città dei traffici (1719-1918)*, a cura di R. FINZI, L. PANARITI e G. PANJEK, Trieste, pp. 541-639.
- ANDREOZZI 2007 = D. ANDREOZZI, *Fonti, contesto e congiunture. Una riflessione sulla storia economica di Trieste*, in *Dopoguerra di confine*, a cura di T. CATALAN, G. MELLINATO, P. NODARI, R. PUPO e M. VERGINELLA, Trieste, pp. 355-362.
- ANDREOZZI 2009 = D. ANDREOZZI, *Industria, nazione, impero. Imprenditoria e sviluppo economico a Trieste tra '900 e '900*, in *Imprenditorialità e sviluppo economico. Il caso italiano (secc. XIII-XX)*, a cura di F. AMATORI e A. COLLI, Milano, pp. 1044-1065.
- ANDREOZZI 2011 = D. ANDREOZZI, *Immaginare il portolimmaginare Trieste. Strategie portuali, geografie dei traffici e saturazione del territorio e dello spazio ecologico*, in *Il sistema marittimo-portuale del Friuli-Venezia Giulia. Aspetti economici, statistici, storici*, a cura di R. DANIELIS, Trieste, pp. 257-267.

(36) Per le cifre, come anche per il grafico 2 che segue, cfr. la Tabella 2 per i dati relativi ai valori delle merci, e ROLETTO 1941, p. 245 per i dati relativi alle quantità.

(37) *The Mediterranean response 2000*.

(38) ANDREOZZI 2011; ANDREOZZI, PANARITI c.s.

(39) *Camera di Commercio 1914*, p. XIX.

(40) Sull'ambiguo gioco di permanenze e cambiamenti che nel lungo periodo hanno segnato, e segnano tutt'oggi, la relazione tra porto, città di Trieste e la regione dell'Adriatico settentrionale cfr. PULTRONE 2008.

- ANDREOZZI, PANARITI c.s. = D. ANDREOZZI, L. Panariti, *The fluid divergencies. Property and work in Trieste (1850 - 1900)*, in *10<sup>th</sup> European Social Science History Conference* (Vienna, 2014), in corso di stampa
- BABUDIERI 1982 = F. BABUDIERI, *Industrie, commerci e navigazione a Trieste e nella Regione Giulia dall'inizio del Settecento ai primi anni del Novecento*, Milano.
- BACON 1911 = E. M. BACON, *Manual of Ship Subsidies. An Historical Summary of the Systems of All Nations*, Boston.
- BORSCHIED 2004 = P. BORSCHIED, *Das Tempo-Virus: Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung*, Campus Verlag, Frankfurt - New York.
- BROEZE 1993 = F. BROEZE, *Shipping policy and social-darwinism: Albert Ballin and the Weltpolitik of the Hamburg-America Line 1886-1914*, in "The Mariner's Mirror", 79, 4, pp. 419-436.
- CAIN, HOPKINS 2016 = P.J. CAIN, A. G. HOPKINS, *British Imperialism: 1688-2015*, London - New York.
- Camera di Commercio* 1914 = *Camera di Commercio e Industria di Trieste. Relazione sulle condizioni economiche a Trieste nell'anno 1913*, Trieste.
- CECIL 1967 = L. CECIL, *Albert Ballin. Business and Politics in Imperial Germany, 1888-1918*, Princeton.
- ESTEVADEORDAL, FRANTZ, TAYLOR 2003 = A. ESTEVADEORDAL, B. FRANTZ, A. M. TAYLOR, *The Rise and Fall of World Trade, 1870-1939*, in "Quarterly Journal of Economics", 118, 2, pp. 359-407.
- FAYLE 1933 = C. E. FAYLE, *A Short History of the World's Shipping Industry*, London.
- GREENHOW 1858 = C. H. GREENHOW, *An exposition of the present Navigation Laws and their detrimental effect upon the British ship-owner*, London.
- Governo Marittimo* 1908 = *Governo Marittimo. Annuario marittimo per l'anno 1907*, Trieste, pp. 15-41.
- HARCOURT 2006 = F. HARCOURT, *Flagships of imperialism: the P&O Company and the politics of empire from its origins to 1867*, Manchester - New York.
- HOBBSBAM 1986 = E. HOBBSBAM, *Il trionfo della borghesia, 1848-1875*, Roma - Bari (ed. orig. *The Age of capital: 1848-1875*, London 1977).
- JACKS, PENDAKUR 2010 = D. S. JACKS, K. PENDAKUR, *Global Trade and the Maritime Transport Revolution*, in "Review of Economics and Statistics", 92, 4, pp. 745-755.
- KIRKALDY 1914 = A. W. KIRKALDY, *British Shipping. Its History, Organisation and Importance*, London - New York.
- KLINGER 2011 = W. KLINGER, *La Cunard nel Quarnero. La linea Fiume - New York (1904-1914)*, in "Centro ricerche storiche Rovigno", Quaderni, 22, pp. 7-45.
- KUBICEK 2004 = R. Kubicek, *The proliferation and diffusion of steamship technology and the beginnings of 'new imperialism'*, in *Maritime Empires. British Imperial Maritime Trade in the Nineteenth Century*, a cura di D. KILLINGRAY, M. LINCOLN e N. RIGBY, Woodbridge - Rochester, pp. 100-110.
- MAGEE, THOMPSON 2010 = G. B. MAGEE, A. S. THOMPSON, *Empire and Globalisation. Networks of People, Goods and Capital in the British World, c. 1850-1914*, Cambridge.
- MEEKER 1905 = R. MEEKER, *History of Shipping Subsidies*, in "Publications of the American Economic Association", 3<sup>rd</sup> series, 6, 3, p. 41.
- MELLINATO 2008 = G. MELLINATO, *Cosulich. Una dinastia adriatica*, Cinisello Balsamo.
- MELLINATO 2010 = G. MELLINATO, *Trieste & Cavour 1836-1861. Percorsi, politica e commerci nel Risorgimento*, Trieste.
- MILLWARD 2013 = R. MILLWARD, *The state and business in the major powers: an economic history 1815-1939*, London - New York.
- OSTERHAMMEL 2014 = J. OSTERHAMMEL, *The Transformation of the World. A Global History of the Nineteenth Century*, Princeton, (ed. orig. 2009).
- PALMER 1990 = S. PALMER, *Politics, Shipping and the Repeal of the Navigation Laws*, Manchester.
- The Mediterranean response* 2000 = *The Mediterranean response to globalization before 1950*, a cura di S. PAMUK e J. G. WILLIAMSON, London - New York.
- PAMUK, WILLIMSON 2009 = S. PAMUK, J. G. WILLIMSON, *Ottoman De-Industrialization 1800-1913: Assessing the Shock, Its Impact and the Response*, in "NBER Working Papers", n. w14763.

- PANJEK 2004 = G. PANJEK, *Trieste mercantile, 1861-1914*, in *L'evoluzione delle strutture portuali della Trieste moderna tra '800 e '900*, Trieste, pp. 7-20.
- PARKIN 1894 = G. R. PARKIN, *The geographical unity of the British Empire*, in "Scottish Geographical Magazine", 10, 5, pp. 225-242.
- PIEMONTESE 1961 = G. PIEMONTESE, *Il movimento operaio a Trieste dalle origini alla fine della prima guerra mondiale*, Udine.
- POLLARD 1952 = S. POLLARD, *Laissez-Faire and Shipbuilding*, in "The Economic History Review", 5, 1, pp. 98-115.
- Protocolli 1883 = *Protocolli delle sedute miste in oggetti relativi al porto franco di Trieste tenutesi nell'aprile del 1883*, Trieste.
- PULTRONE 2008 = G. PULTRONE, *Trieste: New Challenges and Opportunities in the Relational Dynamics between City and Port*, in "Méditerranée", 111, pp. 129-134.
- RITTER 2013 = G. A. RITTER, *The Kaiser and His Ship-Owner: Albert Ballin, the HAPAG Shipping Company, and the Relationship between Industry and Politics in Imperial Germany and the Early Weimar Republic*, in *Business in the age of extremes: essays in modern German and Austrian economic history*, a cura di H. BERGHOFF, J. KOCKA e D. ZIEGLER, Washington, pp. 15-39.
- ROBB 1958 = A. M. ROBB, *Ship-Building*, in *A History of Technology*, 5, a cura di C. SINGER E. J. HOLMYARD, A. R. HALL e T. I. Williams, Oxford, pp. 350-390.
- ROLETTO 1941 = G. ROLETTO, *Il porto di Trieste*, Bologna.
- Roundtable 1992 = *Roundtable*, in "International Journal of Maritime History", 4, 1, pp. 227-255.
- RUDOLPH 1977 = R. L. RUDOLPH, *Banking and industrialization in Austria-Hungary*, Cambridge.
- SAMSINGER 2010 = E. SAMSINGER, *Aus einem Reisehandbuch des Österreichischen Lloyd – Orientreisen um 1900*, in *Österreich in Istanbul: K. (u.) K. Präsenz im Osmanischen Reich*, a cura di R. AGSTNER e E. SAMSINGER, Wien-Berlin, pp. 299-331.
- STACCIOLI 2004 = V. STACCIOLI, *1861-1961: evoluzione della nave mercantile e rapporti con lo sviluppo infrastrutturale del porto di Trieste*, in *L'evoluzione delle strutture portuali della Trieste moderna tra '800 e '900*, Trieste, pp. 51-87.
- Statistica 1913 = *Statistica della navigazione e del commercio di Trieste*, Trieste.
- THIEL 2001 = R. THIEL, *Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd: 1857-1970*, Hauschild, Bremen.
- VILLE 1990 = S. P. VILLE, *Transport and the development of the European economy: 1750-1918*, Basingstoke.

## Riassunto

In Gran Bretagna, il clima ottimisticamente liberista che aveva portato nel 1846 all'abolizione delle cosiddette Corn Laws, le misure protezionistiche per la difesa del mercato agricolo interno, pochi anni dopo portarono anche all'abolizione delle Navigation Laws, che dal Medioevo fino al 1849 quel momento avevano garantito un mercato sicuro anche per la navigazione britannica.

Da quel momento, con ogni probabilità all'insaputa dei protagonisti, cambiarono radicalmente e durevolmente anche le condizioni generali del mercato mondiale dei trasporti marittimi. Nei decenni successivi, soprattutto dopo l'apertura del Canale di Suez nel 1869, due tendenze avrebbero più di altre indirizzato lungo precisi binari l'impetuosa espansione degli scambi internazionali: gli sviluppi della tecnologia, e la sempre più pervasiva interferenza degli Stati nelle questioni relative al commercio internazionale.

L'economia marittima di Trieste in diverse occasioni si trovò sulla frontiera di quegli sviluppi, traendone vantaggio seppur da una posizione periferica che rese non sempre agevole l'inserimento dell'economia locale nei mercati sempre più globali da una parte, e dall'altro l'equilibrio tra l'autonomia economica (e parzialmente amministrativa) locale e gli obiettivi politici generali dello Stato asburgico.

Parole chiave: Adriatico; Trieste; porto; navigazione; mobilità commerciale.

## THE MARITIME SECTOR AND THE ECONOMY OF TRIESTE IN THE LAST YEARS OF THE HABSBURG AGE

## Abstract

Starting in the United Kingdom, during the second half of the XIX century, a new form of maritime economy has emerged, as the result of a complex and interrelated set of innovations, coming from the economic, institutional and technological levels. This new pattern became soon the reference for the entire international maritime market, and every national merchant Marine had to adapt, in order not to be overwhelmed inside the competition for the acquisition of valuable freights.

During the following decades, and especially after the opening of the Suez Canal (1869), two trends would have directed to specific goals the rapid expansion of the international commerce: the technological development, and the increasingly pervasive interference of the national states in matters relating to international trade.

On several occasions, The maritime economy of Trieste found itself on the frontier in relation with those developments, taking advantage even of its peripheral position. But it was not always an easy process to balance the acquisition of valuable shares of global markets on one hand, and the conservation of a relative economic (and partly administrative) autonomy inside the Habsburg state on the other.

Keywords: Adriatic Sea; Trieste; port; shipping; commercial mobility.

**Giulio Mellinato**

Dipartimento di Economia, Metodi Quantitativi e Strategie di Impresa  
Università di Milano-Bicocca  
giulio.mellinato@unimib.it