

Il porto di Trieste e la sua funzione economica.

Nota del socio, prof. PIERO GRIBAUDI

La souveraineté de l'Adriatique,
comme celle de tous les golfes, est
impartageable.

M. L. DEWAVRIN.

L'evoluzione marittima di tutte le coste molto frastagliate e ricche di porti ci dimostra che, quanto maggiore è il loro progresso, tanto più rapida diviene la eliminazione dei porti minori, il loro movimento commerciale si concentra in pochi porti, che si trovano sopra tratti di costa, che godono di una posizione geografica privilegiata (1). Mentre, però, su alcune di tali coste i porti maggiori e preminenti sono anche oggi quelli che lo furono nel passato, in altre il primato fra i diversi porti si è andato or qua or là spostando, essenzialmente per cause storiche, ma qualche volta anche per cause fisiche.

Tra le coste europee, bagnate dal Mediterraneo, godono naturalmente di una posizione privilegiata quelle che più s'internano nel continente; vediamo perciò sorgere e prosperare il porto di Marsiglia presso il golfo del Leone, allo sbocco dell'ampia valle del Rodano; il porto di Genova nella parte più interna del Mar Ligure; i porti di Aquileia, Venezia e Trieste in fondo al Mare Adriatico; Caffa e Odessa lungo le coste settentrionali del Mar Nero. Marsiglia e Genova, però, pur attraverso a diverse vicende, or tristi or liete, hanno sempre mantenuto il primato fra i porti situati lungo il tratto di costa sulla quale si trovano; il primato, invece, fra i porti dell'Adriatico settentrionale, passò da Aquileia a Venezia, poi da Venezia a Trieste (2).

Nè ciò significa che le coste settentrionali dell'Adriatico abbiano

(1) CHURCHILL SEMPLÉ. E., *Influences of geographic environment*, New York, 1911, p. 283-287.

(2) RATZEL, *Anthropogeographie*, 2, p. 304.

una posizione geografica meno felice di quelle della Liguria o della Francia meridionale: la meravigliosa storia di Venezia ne è una prova. Gli è piuttosto che, siccome nessun fattore geografico particolare concorre a dare l'assoluta preminenza ad alcuno dei porti che sono situati nell'Adriatico settentrionale, questa preminenza è influenzata specialmente dai fattori storici, che bisogna perciò tenere nel massimo conto.

Volendo studiare il porto di Trieste e la sua funzione economica, non si può a meno di esaminare, sia pure brevemente, le vicende dei porti di Aquileia e di Venezia, che lo hanno preceduto in quel primato che oggi gode, e godrà anche in seguito, fra i porti dell'Adriatico. Qualcuno potrebbe osservare, che si dovrebbe pure far cenno di Adria e di Spina; ma la funzione economica di questi due antichissime città marinare non si può paragonare a quella svolta in seguito da Aquileia, Venezia e Trieste. Sembra, infatti, che Adria e Spina abbiano limitata la loro azione commerciale al bacino padano e alle coste adriatiche; i tre ultimi porti, invece, svilupparono un'azione sempre più vasta, non solo nel bacino padano, ma anche in quella parte dell'Europa centrale, che costituisce il retroterra della costa settentrionale dell'Adriatico.

Con ciò non s'intende asserire che quando fiorivano Adria e Spina non esistesse alcuna corrente di traffico fra l'Adriatico e i paesi situati al di là delle Alpi; ma tale traffico era molto limitato, per lo stato di profonda barbarie in cui allora si trovava tutta l'Europa centrale, e per le difficoltà, ben maggiori di quelle d'oggi, che presentavano le strade attraverso ad un paese così montuoso, come quello che separa l'Adriatico dalla valle del Danubio e dalle regioni bagnate dal Mar Baltico.

Appena, però, con l'estendersi del dominio romano, da questa nostra Italia la civiltà si diffuse nelle regioni delle Alpi orientali e nel bacino del Danubio, l'Adriatico cominciò ad esercitare, con sempre crescente intensità, la sua funzione naturale di grande via dei traffici fra l'Europa centrale e l'Oriente. Ecco allora sorgere e grandeggiare Aquileia, che raccoglie i benefici derivanti dalla sua posizione sulla costa settentrionale dell'Adriatico e vicina allo sbocco dei valichi delle Alpi orientali.

D'allora in poi sempre vi fu su questo tratto di costa un grande porto, e la via marittima dell'Adriatico conservò attraverso ai secoli e alle più varie vicende la sua particolare funzione di via di transito

tra l'Europa e l'Oriente (1), quantunque per le migliorate condizioni politiche ed economiche dell'Europa e particolarmente della penisola balcanica, nuove vie siano state aperte, o si siano sviluppate, nell'ultimo secolo, verso Salonico, Costantinopoli e il Mar Nero.

Se la costa settentrionale dell'Adriatico si presta alla formazione di porti ed ha una buona posizione geografica, è però meno fortunata dal punto di vista delle comunicazioni con il suo retroterra. Sotto questo riguardo quello meglio situato fra i grandi porti del Mediterraneo è Marsiglia, che ha quasi subito dietro di sé l'ampia valle del Rodano continuata da quella della Saona, e in facile comunicazione con le valli del Reno, della Senna e della Loira.

Genova, invece, può senza troppo gravi difficoltà comunicare con il bacino padano, ma la grande barriera alpina lo separa da una vasta parte del suo retroterra geografico. Se, sotto questo punto di vista, Genova è meno fortunata di Marsiglia, si trova invece in migliori condizioni per la grande fertilità e lo sviluppo economico del suo retroterra immediato: altrettanto non si può dire del bacino inferiore del Rodano, e in genere del retroterra più vicino del grande porto francese (2).

I porti settentrionali dell'Adriatico presentano, nei riguardi del loro retroterra, gli stessi difetti di Marsiglia e di Genova, senza avere poi i pregi di nessuno di questi due porti. È vero che Venezia poté servirsi nel suo commercio della via fluviale padana; ma essa non penetra, come quella del Rodano, nell'Europa centrale. Migliore, sotto questo riguardo, è la valle dell'Adige, che difatti fu seguita dalla grande strada di cui Venezia e la Germania meridionale si servirono nei loro traffici. Mentre poi Venezia ha, come Genova, un retroterra immediato fertile, ricco, facile a percorrersi, non altrettanto si può dire del porto di Trieste, addossato all'arido Carso.

È vero che l'estrema parte orientale del sistema alpino non è molto elevata, ma in compenso si allarga enormemente, essendo formata da numerose catene parallele; e, quel che è peggio, queste catene hanno la direzione generale da occidente a oriente e le valli da esse formate si aprono verso il Danubio. Perciò il porto di Trieste ha, come Marsiglia, un retroterra immediato molto povero, e, come Genova,

(1) SUPAN, *Oesterreich-Ungarn*, in KIRCKHOFF, *Europa*, vol. I, pag. 300.

(2) Cfr. KURT HASSERT, *Allgemeine Verkehrsgeographie*, Berlin, 1913, pag. 343.

è diviso dal suo retroterra più lontano da barriere montuose. Trieste, però, vince Genova e Marsiglia per la maggior penetrazione della costa, su cui si trova, nel continente europeo.

Parve per un momento che, in seguito all'allargarsi della rete ferroviaria europea anche attraverso il sistema alpino, e al taglio dell'istmo di Suez, i grandi porti europei del Mediterraneo potessero di nuovo primeggiare in Europa, attraendo a sè tutte le merci dell'Europa centrale dirette all'Oriente ed all'Estremo Oriente e viceversa; ma questa speranza andò fallita, per molte cause, e principalmente per la concorrenza delle vie fluviali che mettono capo ai porti del Mare del Nord. Come già ebbi altre volte occasione di notare, non vi è, nè vi dev'essere, vera concorrenza fra i grandi porti del Mediterraneo: questi, invece, devono procedere uniti e concordiper vincere la concorrenza dei porti settentrionali. Il problema, è giusto riconoscerlo, non è facile; ma non per questo si deve rinunciare alla lotta (1), tanto più che la prevalenza dei porti del Mare del Nord è dovuta non solo ai fattori naturali, contro cui sarebbe inutile ed anche ingiusto lottare, ma anche all'uso di mezzi artificiosi, mediante i quali, a scopo politico, si violentarono, deviandole, le correnti commerciali.

Il primo porto della costa settentrionale dell'Adriatico, che abbia ottenuto il primato tra gli altri porti di questa costa, esercitando la funzione d'intermediario fra la valle padana, l'Europa centrale e il Mediterraneo fu Aquileia, sorta come colonia romana nell'anno 181 a. C. dopochè i Romani ebbero respinti gli Istri. Questa colonia fu, da principio, specialmente destinata a servire di base per la difesa della porta orientale dell'Italia contro le invasioni dei barbari (2).

Aquileia, salita al massimo splendore sotto Augusto, ampliò il carattere di propugnacolo per la difesa del confine orientale dell'Italia e divenne importantissima stazione militare, base di tutte le operazioni che gli eserciti romani svolgevano tra le Alpi Giulie e il Danubio.

(1) GRIBAUDI, *Il porto di Genova e i valichi alpini*, in *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 1910, p. 574; ID. ID., *Il porto di Marsiglia e il canale Marsiglia-Rodano*, ibid., 1916, p. 547.

(2) STRABONE, *Geogr.*, V, 1: « Aquileia che di più si avvicina all'intimo recesso di questo golfo (Adriatico) verso il continente, fu dai Romani fondata a difesa contro i barbari ».

Ed è naturale che tanto più questa città prosperasse quanto più la conquista romana si andava assodando nelle regioni del bacino danubiano, poichè, per la sua posizione, non poteva non trarre molti vantaggi dalla tranquillità e dal progresso della civiltà in tali regioni, che costituivano il suo naturale retroterra.

Non ci reca quindi meraviglia che Erodiano abbia scritto che « Aquileia era città popolatissima, come città di grandezza straordinaria e quasi emporio di tutta l'Italia. Posta non lungi dal mare e sottostante a tutti i popoli dell'Istria, essa era il gran centro dove affluivano tutti i prodotti delle regioni circonvicine, trasportati sia per terra sia per i fiumi, con cui alimentava il commercio marittimo. E dall'altro lato riceveva dal mare e offriva alle regioni continentali cioè alle altre terre alpestri e poco fertili per la crudezza dell'inverno, tutte quelle merci di cui avevano bisogno; specialmente provvedeva il vino, di cui l'agro aquileiese era feracissimo, alle vicine terre, che non coltivavano la vite. Da ciò proveniva che la città, oltre la numerosissima popolazione stabile, aveva sempre una popolazione fluttuante di molti forestieri » (1).

Si può facilmente formarsi un'idea del movimento e della fioridezza di Aquileia se si pensa che tutto il commercio dell'alto Adriatico che oggi si divide tra Venezia, Trieste e Fiume, si raccoglieva nel porto di Aquileia. La grande città ampliata da Augusto, divenne capitale della *Venetia et Histria*, la X Regione d'Italia, che, secondo l'ordinamento dello stesso Augusto si stendeva tra l'Adda, ove confinava con la *Liguria*, e il Quarnero

Che Italia chiude e i suoi termini bagna (2)

ove aveva per confine la *Liburnia* e la *Dalmazia*.

Splendida di monumenti e piena di ricchezze, Aquileia ebbe carattere di residenza imperiale: Cesare, Augusto, Gallieno, Quintillo, Diocleziano, Massimiano, Costantino, Teodosio e molti altri imperatori soggiornarono ad Aquileia, come è attestato da Svetonio, dalle leggi emanate da Aquileia e dalla presenza dei pretoriani. Con Diocleziano ebbe anche una propria zecca.

Ausonio Apollinare, nel suo carme *De praeclaris urbibus*, la pone

(1) ERODIANO, *Storia dei Romani*, lib. VIII, pag. 205.

(2) Cfr. *Corpus Inscr. Lat.*, V, 1, p. 53.

nona tra le grandi città dell'impero romano dopo Roma, Costantinopoli, Cartagine, Antiochia, Alessandria, Treviri, Milano e Capua:

Nona inter claras, Aquileia, celebris urbes,
Italia ad Illyricos obiecta colonia montes,
Maenibus et portu celeberrima...;

Lo scalo del movimento marittimo di Aquileia era Grado (*Aquae Gradatae*), suo sobborgo commerciale e stazione d'una squadra della flotta ravennate posta a custodia dell'Adriatico superiore.

Una splendida rete di strade univa questa grande metropoli non solo alle altre regioni italiane, ma anche con i paesi d'oltralpe. La *via Postumia*, che veniva da Genova, da Aquileia continuava sino ad Adelsberg (*Arae Postumiae*). Da questa via si staccava ad Aidussina (*Castra*), la *via Gemina*, che di qui saliva dritta attraverso la selva Piro per scendere a Longatico e giungere a Lubiana (*Emona*) donde proseguiva fino alle stazioni romane di *Vindobona* (Vienna), *Carnuntum* e *Aquincum* (Buda) situate sul Danubio; oppure per la Sava ed il Danubio inferiore conduceva al Mar Nero. La *via Claudia* per Zuglio e il monte Croce univa Aquileia a Linz nel Norico; la *via Julia*, per la Pontebba e *Virunum* (presso Klagenfurt), metteva oltre i Tauri al bacino medio del Danubio; la *via Flavia* per Trieste e Parenzo conduceva a Pola; da questa presso al Timavo si staccava la via per il Carso e il Timavo superiore sino a *Tersatica* (presso Fiume) e *Siscia* (presso Sissek), stazione della flotta romana sul *Savus* e importante città della Pannonia (1).

Aquileia, sorta come baluardo militare, quando i Romani avevano iniziato la conquista della Venezia e dell'Istria e poi dei paesi situati oltre le Alpi Orientali, aveva ascreso una parabola di floridezza pressochè pacifica, ed era divenuta un grande emporio commerciale; ma nella fase discendente ritrovò se stessa, cioè ridivenne una difesa militare, appena i barbari cominciarono ad agitarsi ai confini dell'Impero e minacciarono la porta orientale dell'Italia.

Devastata nel 410 da Alarico, re dei Goti, nel 452 fu distrutta da Attila; nel 489 vi passò Teodorico; nel 568 vennero i Longobardi. La popolazione di Aquileia si rifugiò a Grado e nelle lagune, dando origine o incrementò alle città costiere e dell'estuario veneto. Dopo il passaggio dei barbari forse Aquileia, grazie alla sua fortunata posi-

(1) BENUSSI B., *La Regione Giulia*, Parenzo, 1903, p. 71.

zione geografica, avrebbe potuto tornare in fiore; ma non lo permise la sua situazione topografica. Abbandonate o poco curate le opere fluviali e portuali, il territorio aquileiese divenne preda della malaria, e, a poco a poco, Aquileia si spense.

Aquileia, però, giustamente osserva il Costantini, assomiglia a Roma: come la madre, ha due diversi periodi di grandezza. Sulle rovine della città romana fiorì la città cristiana, che nel medioevo fu la capitale di un vasto e potente principato ecclesiastico-civile, che ebbe una parte importante nella storia religiosa e civile della regione Veneta e della regione Giulia. Un sigillo aquileiese del secolo IX porta la leggenda: *Urbs hec Aquilegie caput est Italie*; ma il patriarcato di Aquileia non raggiunse il suo massimo splendore che nella prima metà del secolo XI, quando il patriarca Popone arricchì la sua sede di un magnifico tempio e di edifici grandiosi (1). Dal punto di vista commerciale, però, per qualche secolo, dopo la caduta dell'Impero Romano, non vi fu nell'Adriatico settentrionale alcuna città marittima che avesse un deciso sopravvento sulle altre; e questo stato di cose durò sino alla fine del secolo XI, quando Venezia, grazie ai privilegi ottenuti da diversi imperatori e specialmente da Enrico IV (2), poté conquistare il primato commerciale nella valle padana e primeggiare anche fra le città marinare dell'Adriatico (3).

Non contenta di questo primato, Venezia volle in seguito avere il monopolio del commercio marittimo nell'Adriatico, e dovette perciò sostenere aspre lotte con parecchie città adriatiche (4), tra cui anche Trieste che doveva, parecchi secoli dopo, essere l'erede delle sue tradizioni marinare e del suo commercio specialmente con il Levante.

La storia di Venezia è troppo nota e non è quindi necessario qui riassumerla. Mi basta notare che durante la travagliata epoca delle

(1) COSTANTINI C., *Aquileia e Grado*, Milano, Alfieri e Lacroix, 1916, pag. 16.

(2) *Mon. Germ. Hist., Dipl.*, p. 110.

(3) Cfr. SEGRE A., *Storia del Commercio*, Torino, Lattes, 1913, pagine 62-66 e 112-128, e le opere ivi citate.

(4) LENCE, *Die Entstehung der Vorherrschaft Venedigs an der Adria*, Strassburg, 1897; MANFRONI C., *Storia della Marina italiana dalle inva-*

invasioni barbariche nessun tratto della costa dell'Adriatico settentrionale meglio si prestava allo sviluppo di un centro commerciale del piccolo gruppo di isole su cui sorse Venezia. Tutti gli altri porti della costa adriatica poco si prestavano alla difesa, e vennero perciò travolti dalle successive ondate dei barbari, che specialmente dalle Alpi Orientali scendevano in Italia. Le genti rifugiatesi nelle isole dell'estuario veneto a poco a poco si tusero insieme, e quindi cominciarono a sfruttare la loro posizione marittima e l'arte del navigare in cui, per necessità, divennero maestri, fornendo alle popolazioni della valle padana le merci che importavano dall'Oriente. In seguito estesero le loro operazioni anche al di là delle Alpi, seguendo la splendida via naturale di comunicazione fra l'Italia e la Germania segnata dalla lunga valle traversale dell'Adige.

Quando già l'Italia settentrionale e la Germania avevano raggiunto un assetto politico abbastanza stabile e tranquillo, tale insomma da permettere, pur in mezzo a qualche difficoltà, lo sviluppo del commercio, il bacino del medio Danubio era ancora teatro di vasti movimenti di popoli. Ciò spiega come il commercio veneto verso le regioni del medio Danubio si sia svolto più tardi, e non senza lotte con le signorie feudali e contro le città marittime dell'Istria e della Dalmazia, ch'erano in possesso delle strade commerciali delle Alpi Giulie o che in qualche modo mantenevano commerci con i paesi retrostanti.

L'Istria, che nel 539, al cominciare della guerra contro gli Ostrogoti, era stata occupata dai Bizantini, fu conquistata nel 752 dai Longobardi; ma quando nel 774 il regno longobardo fu assoggettato da Carlo Magno, ritornò ai Bizantini, sotto il cui dominio rimase fino al 788, nel quale venne a far parte del dominio dei Franchi. Furono abolite allora le istituzioni pubbliche bizantine e vi fu introdotto il feudalesimo.

A cominciare dalla seconda metà del sec. ix sino alla fine del sec. x le città marittime dell'Adriatico si videro fatte segno alle piraterie dei Croati e dei Narentani, che si erano stabiliti nella Dalmazia, e poi a quelle dei Saraceni. Venezia, minacciata da tale stato di cose nel suo commercio nell'Adriatico, raccolse tutte le sue forze e s'accinse a porvi riparo. E difatti alla sua flotta riuscì, in una serie di spedizioni

sioni barbariche al trattato di Ninfeo, Livorno, 1899, I, 250-254; CASSI G., *Il mare Adriatico: sua funzione attraverso i tempi*, Milano, Hoepli, 1915, p. 180 e segg.

condotte con alterna fortuna, di vincere il nemico e porre un argine a queste ruberie.

Per tal modo Venezia, che si era assunto, e con grande energia aveva cercato di effettuare, il compito di tenere libero dalle piraterie il mare Adriatico, riuscì ad attirare a sè le città istriane, le quali ad un solo patto potevano sperare sicurezza nei loro commerci e dei loro possessi, a patto di collegarsi con la città della laguna e col suo doge. Questo fece Capodistria nel 932; e nel 933, con la celebre pace di Rialto, Vintero, marchese dell'Istria, non solo conferma ai Veneziani la libertà di commercio, l'esenzione dai dazi e dall'altrui giurisdizione per le loro possessioni nella provincia, ma aggiunge anche la promessa che nessuna nave istriana verrebbe usata a danno dei Veneziani, eccetto il caso in cui il sovrano stesso lo comandasse. I vescovi e tutto il popolo istriano mediante i suoi magistrati ed appositi fiduciari scelti da ciascuna città giurarono questo solenne trattato, firmato nella residenza del doge a Rialto.

Così cominciava nell'Adriatico quel primato veneto, che sempre meglio si affermerà nei secoli seguenti, trasformandosi in assoluto dominio. Comè però già accennai, Venezia non potè divenire *dominatrix Adriatici maris* senza lottare contro parecchie città marinare dell'Istria e della Dalmazia, e specialmente contro Trieste.



Tergeste fu dapprima, a detta di Strabone, un villaggio carnico. Occupata l'Istria dai Romani, *Tergeste* dovette avere una notevole importanza come fortezza di confine, destinata a far fronte alle incursioni dei Giapidi, i quali, nel 53 a. C., le dettero improvvisamente assalto ponendola a ruba; e Giulio Cesare racconta di avervi provveduto, mandando la dodicesima legione a difendere le malsicure colonie della Gallia Togata. Così pare, dice il Caprin, che fin dal suo nascere la città fosse sottoposta al destino che, continuando attraverso ai secoli, la volle sempre minacciata e pronta alla lotta (1).

Sembra che Augusto durante la guerra contro i Giapidi (35-33 a. C.) abbia stabilito una colonia romana a Trieste, che circondò di mura e di torri. Quando i Romani conquistarono le regioni tra le Alpi Orientali e il Danubio, Trieste divenne un importante centro com-

(1) CAPRIN, *Trieste*, Bergamo, 1906, p. 9.

merciale, facendo capo al suo porto le principali vie che univano l'Adriatico al Danubio. Strabone ci dice che da questo fiume a Trieste correavano circa 1200 stadi (VII, 2). Non sembra però che questa città abbia mai raggiunto l'importanza di Aquileia e, forse, nemmeno di Pola (1).

Caduto l'impero romano Trieste subì le stesse sorti delle altre città istriane. Nel 568 fu saccheggiata e smantellata dai Longobardi: molti de' suoi abitanti cercarono in questa occasione rifugio nella vicina isola di *Capris*, ove fondarono una nuova città, che, in onore dell'imperatore Giustino, chiamarono Giustinopoli (2).

Introdotta dai Franchi il sistema feudale anche nell'Istria, Trieste al pari delle altre città istriane, perdette l'esteso suo agro giurisdizionale, come pure le sue magistrature municipali, e la troviamo associata alle città consorelle, protestare nel placito di Risano (804) contro i nuovi ordinamenti feudali del marchese dell'Istria, Giovanni, e contro l'introduzione di coloni slavi. Nel 948 Trieste divenne feudo del suo vescovo.

Come parte del Marchesato d'Istria, Trieste fu soggetta ai re d'Italia sino al 952, quindi ai duchi di Baviera sino al 976, poscia a quelli di Carinzia sino al 1173, poi ai duchi di Andechs-Merania, e da ultimo (1203) ai patriarchi di Aquileia, i quali, già nel 1081, avevano ottenuto dall'imperatore Enrico IV una certa supremazia anche nelle cose temporali sul conte-vescovo di Trieste. Ma il potere temporale dei vescovi su questa città non durò a lungo. Le antiche istituzioni municipali a poco a poco riprendono il sopravvento: già nel 1139 è documentata l'esistenza del *comune Tergestinae civitatis*, e nel 1216 a capo del comune vi è il podestà. Finalmente i vescovi, dalle strettezze economiche in cui versavano, specialmente a causa delle spese sostenute nell'aiutare in varie guerre i patriarchi di Aquileia, loro signori feudali, furono indotti a vendere alla città, prima nel 1235, poi nel 1253, e da ultimo nel 1295, tutti i diritti baronali sulla medesima. Così il comune di Trieste divenne completamente libero ed autonomo.

Frattanto Venezia, come aveva indotto tutte le altre città istriane al tributo di navi e al giuramento di fedeltà, vi costrinse pure Trieste

(1) MOMMSEN, *Corpus Inscript. Lat.*, V, 1, p. 53 e segg.

(2) Prese in seguito il nome di Capodistria (Cao d'Istria) che deriva dal suo nome originario *Capris Istriae*. Cfr. BENUSSI B., *La Regione Giulia*, Parenzo, 1903, p. 79.

nel 1202 (1) e poi nel 1233. Ma Trieste, per quanto potè, sempre si oppose con tutte le forze al predominio veneto nell'Adriatico (2).

Nelle frequenti lotte fra i patriarchi di Aquileia e la Repubblica Veneta, Trieste tenne sempre per i primi, ben conoscendo che la politica veneta di predominio nell'Adriatico era contraria a' suoi interessi commerciali. Nella seconda metà del secolo XIII il commercio di Trieste si era notevolmente sviluppato: parecchie case specialmente veneziane importavano ed esportavano legnami, frumento, pellami, carni salate; lucroso era pure il trasporto dei pellegrini che numerosi da ogni parte recavansi a Roma. Di più in quel torno di tempo non poche famiglie ghibelline, esuli dalla Toscana, vi si erano stabilite ed avevano preso a trattare il commercio, anche in grande, di panni, di seterie, di olio della Puglia con Ferrara, Ragusa, con le Fiandre ed anche con l'Inghilterra.

Fidando nell'appoggio del patriarca d'Aquileia, loro sovrano, i Triestini rifiutarono nel 1283 di pagare il tributo tante volte promesso a Venezia, la quale assalì Trieste e, nonostante l'aiuto prestatole dal Patriarca Raimondo della Torre, la ridusse nuovamente in suo dominio. Quattro anni dopo Trieste, in unione del patriarca di Aquileia e con i conti di Gorizia, di nuovo si levò in armi contro Venezia, e dopo lunghi e sanguinosi combattimenti riuscì a sottrarsi al dominio veneto e a ritornare sotto quello dei patriarchi.

(1) «Intorno alle relazioni fra Venezia e Trieste, scrive lo Schaube, apprendiamo qualcosa di positivo soltanto in occasione della quarta crociata; è qui che prima d'ogni altro luogo il doge (Enrico Dandolo) nell'interesse della sua politica, guida la splendida flotta dei crociati. Bastò solo la presenza di questa flotta; sul finire dell'ottobre del 1202 Trieste e Muggia, che, come esse medesime dichiarano nell'atto di sottomissione, avevano demeritato il favore del doge, si piegarono alla strapotenza di Venezia e si ridussero rispetto a lei nella stessa condizione delle altre città istriane». *Storia del commercio dei popoli latini nel Mediterraneo fino alla fine delle crociate*, vers. di P. BONFANTE, in *Bibl. dell'economista*, V, vol. II, Torino 1915, p. 850.

(2) Cfr. CESCA G., *Le relazioni fra Trieste e Venezia sino al 1381*. Verona, 1882, p. 244. Nel trattato del 1233 (24 agosto) i rettori di Trieste si obbligarono con giuramento ad osservare scrupolosamente tutte le norme che la Signoria Veneta aveva emanato o sarebbe per emanare in avvenire relativamente al commercio del legname e del sale, alle navi dei pellegrini, come pure ad osservare il trattato segnato qualche anno prima.

L'aiuto, però, che questi potevano dare a Trieste contro Venezia, la quale sempre più cresceva in potenza e sempre più ferma si mostrava nel volere che il mare Adriatico fosse un mare chiuso di sua esclusiva spettanza, non era tale da rendere completamente sicuro il comune triestino. Difatti, quando, nel dicembre 1368, in seguito ad un incidente di navigazione, scoppia una nuova guerra fra Venezia e Trieste, questa città, dopo essersi invano rivolta per aiuti al Patriarca d'Aquileia, ai visconti, ai signori di Padova, a Carlo IV, a Luigi d'Ungheria, si getta per disperazione nelle braccia degli Absburgo, offrendo la completa soggezione della città ad Alberto III e Leopoldo III, allora duchi d'Austria (13 agosto 1369). Ma anche il forte esercito, che Leopoldo III d'Asburgo capitanò a difesa di Trieste, fu disfatto dall'esercito veneziano, e Trieste il 18 novembre dello stesso anno dovette nuovamente chinare il capo dinanzi a Venezia, in favore della quale anche il duca d'Austria, nel trattato di Lubiana (30 ottobre 1370), rinunciò a tutti i suoi diritti su Trieste per la somma di 75 mila zecchini.

Venezia usò moderatamente della vittoria e cercò di mostrarsi generosa verso Trieste; ma ciò non bastò a rendere meno ostili gli abitanti contro di lei. Difatti scoppiata la guerra tra Genova e Venezia, e disfatta la flotta veneta a Pola, i triestini cacciarono dalla loro città i veneziani, e si diedero nuovamente al patriarca di Aquileia (1379); ma Venezia riuscì in breve ad aver ragione del turbolento comune istriano. Poco dopo, però, fervendo la disgraziata guerra di Chioggia, essendosi l'ammiraglio genovese Maruffo presentato con una forte flotta dinanzi a Trieste, di nuovo la città si ribellava ai veneziani, distruggendo i castelli di San Giusto e di A Marina, che questi poco prima avevano costruito. Venezia, non potè per il momento tornare alla riscossa, e quando si preparava a nuovamente ridurre in suo dominio la città di Trieste, venne la pace di Torino a troncare le ostilità (8 agosto 1381). Con questa pace Venezia rinunciava a Trieste e alle sue dipendenze.

Il 9 agosto 1382 i Triestini, desiderosi di essere fortemente protetti contro Venezia, si davano a Leopoldo III d'Asburgo, il quale aveva già notevolmente estesi i suoi domini al di qua delle Alpi Giulie. Il duca d'Austria accettò la dedizione di Trieste, promettendo per sé e per gli eredi di rispettare il reggimento municipale che la città allora possedeva e tutti i suoi diritti. Con l'atto [di dedizione stipulato a Graz il 30 settembre dello stesso anno, cominciava per Trieste un nuovo periodo storico.

Gli storici triestini, ed il Caprin in primo luogo, spiegano l'atto in-

consulto della dedizione con lo spirito del tempo, con la concorrenza immane ed i dispetti continui e le fratricide guerre che ogni città d'Italia conduceva contro città sorelle, confrontando l'atto di Trieste con quanto avevano fatto Piacenza e Parma e Lucca e Pavia e Treviso, e sono soprattutto concordi nel riconoscere che i Triestini innamorati del loro comune, consci di non poter da soli conservare l'italianità sua e la sua integrità, si diedero al duca d'Austria soltanto perchè speravano che un potente riuscisse a tutelare le civili prerogative godute dalla città. Ma le intestine lotte che fervevano in ogni Stato di Italia, se potevano apportare conseguenze meno dannose ai comuni più ricchi e più centrali, erano tali da apportare gravi sciagure ai comunelli più poveri e più violenti situati nelle zone di confine. Trieste aveva sperato, mercè il coraggio della sua gente marinara, di poter dominare le vie commerciali delle Alpi Giulie verso l'Adriatico e l'Oriente, e questo suo sogno immaturo, che solo cinque secoli dopo avrebbe dovuto, per fatalità di cose, divenire realtà, la mise di fronte alla Regina dell'Adriatico, insuperabile nella sua fervida attività. Quindi l'odio, quindi le guerre, e l'inutile sacrificio e l'inconsulto atto del 9 agosto 1382 (1).

I frutti che i Triestini trassero dalla loro dedizione alla Casa di Austria non furono certamente quali essi avevano sperato. Per attrarre al loro porto il commercio della Carniola, che fino a quel tempo per la strada maestra di Corgnale, si dirigeva in gran parte a Capodistria, od a Muggia e Pirano, essi nel 1426 acquistarono, dal conte Enrico di Gorizia, Castelnuovo, e vi mandarono un presidio militare. Più tardi, l'imperatore Federico III ordinò che tutte le merci, che dalla Stiria, Carinzia e Carniola si portavano in Italia, dovessero fare scalo a Trieste e lì pagare il dazio prima di passare altrove. Ma la via che metteva a Capodistria, soggetta a Venezia, aveva tradizioni troppo antiche perchè potesse facilmente essere abbandonata dagli stessi mercanti della Carniola. Di più Capodistria, per le sue relazioni con Venezia e gli altri porti veneti, era un mercato ben più importante di Trieste, e più facile era la vendita e la compera delle merci che ai mercanti dei territori austriaci occorreano. I Triestini cercarono con la violenza, di chiudere la via di Capodistria, percorsa ogni anno da circa 40.000 somieri, oltre ai carri, che portavano dall'interno frumento e

(1) DESICO, *Trieste italiana nella sua storia, nella sua fede, nella sua missione, nel suo avvenire*. Rocca San Casciano, L. Cappelli, 1915, pp. 20.

altre derrate, in cambio di olio, vino e sale; ma Trieste dovette, dopo un'aspra guerra, accettare la pace che il 14 novembre 1463 fu conclusa a Venezia, essendo mediatore il Papa Pio II, ch'era stato vescovo di Trieste dal 1447 al 1450. I triestini dovettero cedere a Venezia Castelnovo, Moccò e San Servolo, lasciar libere le strade al commercio veneto e rinunciare all'esportazione del sale per la via del mare.

Anche in seguito vi furono altri tentativi da parte degli imperatori di Casa d'Austria, per fare di Trieste lo sbocco delle merci importate od esportate dai loro territori; ma i loro ordini furono cause di continue lotte, e non portarono alcun giovamento al commercio di Trieste, perchè i porti istriani soggetti a Venezia, e specialmente Capodistria, Muggia e Pirano, continuavano a mantenere un vivo scambio di prodotti con la Carniola, cui somministravano sale, vino, olio, pesce salato, e da cui ricevevano granaglie, telerie, animali, formaggio e altri generi. È vero che tutti questi prodotti dovevano far capo a Venezia, tuttavia la facilità della vendita, il molto consumo di questo colossale emporio e l'opportunità di rifornirsi a buon mercato di tutti i più svariati articoli commerciali e industriali, compensavano esuberantemente la imposta limitazione del commercio, e procuravano non pochi guadagni ai porti dell'Istria soggetti a Venezia.

Il secolo xvi portò nuove sciagure a Trieste, perchè i Veneziani, decisi ad opporsi al continuo estendersi dei domini della Casa d'Austria nella Venezia Giulia, si presentarono per terra e per mare avanti a Trieste, che dovette aprire le porte il 6 maggio 1508; ma le sconfitte che subirono alla loro volta nella guerra contro i collegati nella lega di Cambrai, li obbligarono ad abbandonare di nuovo Trieste (9 giugno 1509).

Cessò allora, e solo allora, il tributo che Trieste aveva sempre pagato a Venezia, ed ogni altro segno di dipendenza. Carlo V, riconoscendo l'utile che poteva trarre da Trieste, intavolò pratiche per la libera navigazione dell'Adriatico con i Veneziani; ma non poté condurle a termine. In seguito Trieste fece parte degli Stati che Carlo V cedette al fratello Ferdinando, il quale non poté occuparsi di essa: il suo successore, l'arciduca Carlo d'Austria, non fu capace di difenderla contro i Veneziani, i quali di nuovo nel 1578 distrussero le saline di Trieste. Le condizioni di questa città, per tutto il secolo xvii furono pessime, sia per la tenacia con cui Venezia difendeva il monopolio della navigazione dell'Adriatico, sia per le continue guerre tra Venezia e la Casa d'Austria. La sua popolazione, che nel 1650 saliva a circa 7000 abitanti era di-

scesa nel 1693 ad appena 5700; le entrate della città si aggiravano attorno alle 40 mila lire (1).

All'inizio del secolo XVII la potenza veneta cominciava a dare qualche segno di stanchezza. Perduta nel 1714 la Morea, vedendo minacciata dai Turchi anche la Dalmazia, Venezia fu indotta a stipulare un'alleanza offensiva e difensiva con l'Austria. Questo mutamento della politica veneta doveva portare buoni frutti al porto di Trieste. Con la pace di Passarowitz (1718) che i Turchi dovettero subire, in seguito alle splendide vittorie contro di esse riportate dal principe Eugenio di Savoia, l'Austria aggiunse a' suoi domini largo tratto di paese sulla destra della Sava e lungo il Danubio sino all'Aluta; mentre Venezia perdeva definitivamente la Morea, e de' suoi vasti domini più non le restavano che le antiche terre dell'Istria e della Dalmazia, cui si aggiungevano le isole di Cerigo e di Cerigotto, e i porti albanesi di Prëvesa, Parga e Butrintò, che certamente non la compensavano delle perdite subite dal 1571 in poi (2).

* * *

Mentre Venezia iniziava lentamente il suo tramonto, cominciava una nuova era per il porto di Trieste. L'imperatore Carlo VI ed i suoi consiglieri, fra i quali primeggiava il principe Eugenio di Savoia, vedevano come allo sviluppo delle province austriache, le quali si andavano sempre più estendendo verso la penisola balcanica, fosse necessario un esteso commercio, e come questo non potesse svilupparsi sino a che duravano gl'impedimenti e le restrizioni monopolistiche imposte da Venezia nell'Adriatico. Forte delle vittorie riportate dagli eserciti austriaci nelle campagne della Turchia e dell'Italia, e ben sapendo che la Repubblica Veneta, allora sua alleata, non avrebbe potuto opporsi a' suoi divisamenti, Carlo VI nel 1717 dichiarò libera la navigazione dell'Adriatico e l'entrata ed uscita nei porti austriaci. Venezia, infatti, tacque e riconobbe col suo silenzio il nuovo stato di fatto che contro la sua secolare politica di monopolio si andava creando nell'Adriatico.

Che Trieste fosse caduta molto in basso è provato dagli studi che Carlo VI fece fare allo scopo di stabilire quale località istriana meglio

(1) *Archeografo Triestino*, II, p. 315.

(2) CASSI, *Il mare Adriatico*, p. 319.

si prestasse alla costruzione del grande porto austriaco, ch'egli aveva ideato come mezzo per iniziare alla vita di mare le provincie austriache. Aquileia, Duino, Trieste, Fiume si trovarono in concorrenza; in realtà solo le vicinanze di Aquileia presentavano vantaggi che avrebbero potuto far cadere la scelta in loro favore in confronto a Trieste; ma la prossimità del confine veneto fu causa che si abbandonassero quelle località, e Trieste venne definitivamente prescelta quale futuro porto dell'impero sull'Adriatico.

Carlo VI fece tosto costruire un lazzeretto, il cosiddetto Lazzeretto Vecchio, comperò le saline prossime alla città, fece il piano regolatore per una città nuova, dando i terreni in enfiteusi a mitissimo canone, e volle che quella non fosse un aggregato dell'antica, ma un corpo a sè con speciali favori, che invogliassero gli abitatori a stabilirvisi. Nel 1719, firmato un trattato di libero commercio con la Turchia, Carlo VI dichiarò Trieste e Fiume *porti franchi*. Erano esenti da dogana e da qualsiasi altra gabella l'entrata e l'uscita dal porto, il trasbordo delle merci da nave a nave, ed il depositarle nei magazzini dell'erario nel lazzeretto San Carlo (poi arsenale d'artiglieria) o privati, sempre però fuori delle mura. L'entrare in città portava l'obbligo di pagare la dogana. Ai mercanti forestieri fu accordata l'esenzione dalla milizia e da tutti gli altri doveri personali, da ogni procedura per delitti commessi altrove o per debiti per i quali non si fosse stipulato il pagamento a Trieste.

Per dar vita al commercio nazionale su larga scala, Carlo VI promosse nel 1719 a Vienna la Compagnia Orientale, che aveva per iscopo quello di favorire il commercio con le Indie; ma questa compagnia fallì nel 1722. In quel torno di tempo vennero pure create le istituzioni più indispensabili per il commercio, come il Consolato del Mare, il Tribunale di commercio, e promulgate le leggi di cambio. Con eguale sollecitudine si adoperò per creare una marina militare, la quale iniziatasi nel 1722, era già composta nel 1730 da tre vascelli, una fregata e molti legni minori, con un complesso di 500 cannoni ed 8000 uomini di equipaggio. Ma anche il primo tentativo austriaco di marina militare non ebbe fortuna, e Carlo VI la sciolse (1736), sacrificandola come olocausto all'accettazione, da parte di Venezia e di altre potenze, della Prammatica Sanzione per la successione al trono da parte di sua figlia Maria Teresa. Le navi da guerra austriache furono comperate nel 1741 da alcuni veneziani, a basso prezzo.

Intanto numerosi stranieri, greci specialmente, favoriti dalle molte

franchigie ed allettati dalle immunità, non tardarono a stabilirsi a Trieste, ove sorse fra il Carso e il Canal Grande un borgo detto « delle Saline ». Fra le istituzioni ch'ebbero vita a Trieste per opera di Carlo VI quella del porto franco corrispose meglio all'aspettativa; egli nel 1729 vi aggiunse una *fiera franca*, della durata di 20 giorni (1-20 agosto). Il porto franco era vincolato da alcune restrizioni: non potevano usufruire dei privilegi del porto che i negozianti esteri e all'ingrosso; durante la fiera, invece, vi era piena libertà per tutti, senza distinzioni e senza restrizioni. La fiera franca di Trieste attrasse un grande numero di commercianti all'ingrosso e al minuto, e su di essa si modelarono poi le fiere di Ancona e di Senigallia.

Se le iniziative di Carlo VI in favore di Trieste non ebbero tutte buon esito, è giusto riconoscere che merito grande di lui fu quello di avere una buona volta attratto l'attenzione dei successivi governi sul porto di Trieste. La politica di Carlo VI trovò una fortunata continuatrice nella sua figlia Maria Teresa, i cui provvedimenti in favore di Trieste ebbero un'influenza definitiva sullo sviluppo del commercio triestino. Maria Teresa proclamò la libertà del commercio e del traffico, estese alla città e al territorio le immunità doganali sino allora godute dal solo porto (1749). Alla libertà dei commerci aggiunse quella della tolleranza dei diversi culti, il che attirò Greci scismatici e Protestanti. Nel 1753 si apriva la prima scuola di nautica, e nel 1755 la Borsa. Nel 1766 furono ridotti a cifra tenuissima i diritti di transito e nel 1769 fu accordata completa immunità di dazi anche per il territorio di Trieste. Nel 1758 era comparsa la prima legge austriaca per la marina mercantile, e questa ed altre venute in seguito furono riunite nel 1774, sotto il titolo di *Editto politico di navigazione*.

Il commercio ognor crescente richiedendo nuove opere, venne eretto il molo di San Carlo, il Braccio Teresiano, il Lazzaretto di Santa Teresa, la Dogana, e venne scavato il Canal grande.

Nè meno favorito fu lo sviluppo delle industrie: vi sorsero fabbriche di birra, di rosoli, di cremor tartaro, di sapone, di maioliche, di candele, di paste, di colori; si apersero una cereria, una concia di pelli, raffinerie di zucchero e di zolfo, ecc. Così anche dal punto di vista industriale, Trieste si rendeva sempre più indipendente da Venezia. I commercianti e gl'industriali, accorsi da ogni parte nella fiorente città, le diedero quel carattere cosmopolita, che ancor oggi possiede; molti conservando le relazioni con l'antica patria contribuirono ad estendere il commercio triestino in tutto il Mediterraneo e special-

mente con i paesi del Levante. La popolazione di Trieste, che al principio del regno di Maria Teresa era appena di 6000 abitanti, saliva nel 1780, epoca della sua morte, a 17.000 abitanti.

Così Trieste, a poco a poco, si preparava a raccogliere l'eredità di Venezia, la quale, incapace a difendere quel monopolio dell'Adriatico ch'era stato per tanti anni lo scopo della sua politica e il fattore principale della sua fortuna, viveva ormai miseramente, preparandosi a una fine ingloriosa. Il doge Paolo Renier si rendeva fedele interprete dello stato miserando di Venezia, quando nel 1774 scriveva: « Con dolore devo presagire, che in questo lauto convito di commercievoli vivande resteremo affatto digiuni e vi pascoleranno bene di fronte a noi Trieste, Ancona e Livorno, e che vedremo l'Adriatico pieno di esteri legni a portare i prodotti occorrenti, esclusi i nostri » (1).

Il commercio di Trieste continuò a prosperare anche in mezzo alle guerre della rivoluzione francese, perchè, essendo l'Austria amica dell'Inghilterra, il porto di Trieste rimase libero, e tanto più frequentato, quanto meno lo erano quelli sotto la dominazione francese. Nel 1797 le vicende della guerra tornarono funeste anche a Trieste, che venne occupata da Napoleone, il quale le impose una grossa taglia; ma presto si riebbe perchè, venute in mano dell'Austria Venezia col Veneto, l'Istria e la Dalmazia, tutta la marina dalmata fece capo a Trieste. Nel 1806 la sua marina contava 806 navi patentate, della complessiva capacità di 170.432 tonnellate. La popolazione, che allo scoppiare della rivoluzione francese si elevava a 21.000 ab., nel 1808 saliva a 33.000 ab. Ma dopo la pace di Presburgo, entrata a far parte, con le vicine regioni, dell'impero napoleonico, Trieste decadde, ed anche dopo la caduta di Napoleone il suo rifiorire fu per qualche anno piuttosto difficile e lento.

* * *

Lo sviluppo commerciale del porto di Trieste, ebbe una nuova ripresa dopo il 1820, quando si estese il commercio dei cereali. Nel 1828 una società privata v'impianò un grandioso mulino a vapore per la macinazione dei cereali, e Trieste divenne uno dei più importanti centri d'esportazione delle farine. Nel 1832 sorgeva la Compagnia delle assicurazioni generali, che ben presto divenne una delle più importanti dell'Europa. Finalmente nel 1836 nasceva la società del

(1) CASSI, *Il mare Adriatico*, p. 324.

Lloyd Austriaco, che doveva esercitare sullo sviluppo economico di Trieste una enorme influenza.

La società del Lloyd si costituì nel 1836 con un capitale di circa due milioni e mezzo di lire, con la garanzia per parte del Comune di Trieste del 4 e mezzo per cento, e con il beneficio accordatole dallo Stato d'una parte del servizio postale. Allorchè le operazioni divennero più vaste, cessò l'assicurazione della città, e la società rimase affidata alla propria attività ed al favore di compartecipazione ai benefici postali. Scopo del Lloyd fu quello di utilizzare nel commercio triestino la navigazione a vapore. Campo principale d'azione doveva essere il Levante, col quale la piazza di Trieste aveva sempre avute strette relazioni.

Il 16 maggio 1837, il primo piroscafo del Lloyd intraprese il primo viaggio per Costantinopoli. Se gl'inizi delle operazioni non furono facili, tanto maggior lode meritano le prime amministrazioni della società, che non si lasciarono avvilire dalle prime difficoltà, ma proseguirono impavide sulla via che si erano tracciata. La vittoria non si fece molto attendere, e in pochi anni le operazioni commerciali del Lloyd si estesero in modo insperato, e la sua flotta mercantile si arricchì di nuovi e più potenti piroscafi. Nel 1845 erano state iniziate le prime corse regolari a vapore fra Trieste ed i porti dell'Istria. Appena aperto il canale di Suez, il Lloyd estese i suoi servigi anche nell'Asia orientale, collegando con regolari linee di navigazione il porto di Trieste con quelli di Bombay, Calcutta, Singapore, Hong-Cong ed anche con il porto giapponese di Cobè.

I rapidi progressi del Lloyd nel primo ventennio della sua esistenza, sono resi evidenti dalla seguente tabella:

Movimento triennale dei piroscafi del Lloyd (1836-1855)

Anno	Piroscafi	Viaggi	Passeggeri	Lettere	Colli
1836-37	7	87	7.967	35.205	5.752
1840	10	285	38.886	91.909	35.087
1843	11	300	39.497	101.961	41.409
1846	20	717	124.985	277.152	136.337
1849	28	819	143.028	342.099	119.650
1852	34	1240	239.565	587.300	274.939
1855	57	2112	348.172	938.863	1.069.377

Mentre nel 1836-37 si ebbe una media di 89 passeggeri, 440 lettere e 66 colli per viaggio, nel 1855 tale media era salita a 166 passeggeri (294 nel 1852), 446 lettere (473 nel 1852) e 506 colli (223 nel 1852). Da ciò risulta che, se notevole fu il progresso nel trasporto dei passeg-

gerie delle lettere, specialmente importante fu il progresso nel trasporto dei colli, chiaro indice dello sviluppo commerciale del porto di Trieste.

Il Lloyd, una delle più belle e vigorose manifestazioni dell'attività triestina, mantenne intatto, sino a questi ultimi anni, il suo carattere triestino-italiano; ma in occasione del nuovo contratto di sovvenzione col governo austriaco, gli fu imposta una direzione tedesca, mentre il mercato finanziario di Vienna assorbiva il maggior numero di azioni della società del Lloyd. Nonostante l'insinuatrice ingerenza governativa e le infiltrazioni tedesche, che suscitavano ostilità e reazioni nel ceto commerciale triestino, il Lloyd riuscì a conservare la posizione dominante nei servizi con il Levante, favorendo lo sviluppo dei traffici triestini (1), come risulta dalla seguente tabella, che ci dà modo di seguire i progressi del Lloyd dal 1836 al 1913:

Anni	Numero delle partenze	Migliaia persone	Merci trasportate (quintali)	Passeggeri
1836-46	3.447	1.629.606	490.233	504.091
1847-56	13.296	6.154.205	5.215.972	2.470.954
1857-66	16.861	9.412.109	11.582.846	3.268.431
1867-76	13.423	11.384.823	31.613.768	2.882.654
1876-1886	15.484	15.765.162	51.344.311	3.439.829
1887-1900	18.033	26.298.153	104.084.680	3.840.917
1901-1910	11.032	31.950.852	117.194.938	3.302.206
Totale 1836-1910	91.576	92.594.910	321.526.858	19.714.684
1911		2.095.336	1.294.560	397.518
1912		2.399.950	1.351.706	508.104
1913		2.432.727	1.573.162	525.837
Totale generale		99.522.923	325.746.286	21.147.579

(1) ALBERTI M., *Trieste e la sua fisiologia economica* (estratto dalla *Rivista delle Società commerciali*, Roma, 1915) Roma, 1916, p. 44. È questo il più importante e completo studio sul porto di Trieste, che sia uscito in questi ultimi anni. Siccome d'ora innanzi avrò spesso occasione di servirmi de' numerosi dati statistici in esso contenuti e di citare le acute ed importanti osservazioni dell'Alberti sul grave problema del porto di Trieste, specialmente in relazione agli altri porti dell'Adriatico, così credo opportuno riferire il titolo dei singoli capitoli: 1. *Trieste e il problema dell'Adriatico*; 2. *Trieste e Fiume*; 3. *Trieste e l'Austria*; 4. *Il commercio e la rete ferroviaria di Trieste*; 5. *La navigazione e l'emigrazione nel porto di Trieste*; 6. *Industrie, lavoro e condizioni della classe operaia di Trieste*; 7. *Credito, banche, borse, assicurazioni private e previdenze sociali a Trieste*; 8. *Il porto di Trieste nell'economia mondiale. La concorrenza nord-germanica*; 9. *La posizione di Trieste e la posizione dell'Italia nell'Adriatico e in Levante*. Le citazioni si riferiscono all'estratto che è accompagnato da numerose cartine e da belle illustrazioni.

Lloyd Austriaco, che doveva esercitare sullo sviluppo economico di Trieste una enorme influenza.

La società del Lloyd si costituì nel 1836 con un capitale di circa due milioni e mezzo di lire, con la garanzia per parte del Comune di Trieste del 4 e mezzo per cento, e con il beneficio accordatole dallo Stato d'una parte del servizio postale. Allorchè le operazioni divennero più vaste, cessò l'assicurazione della città, e la società rimase affidata alla propria attività ed al favore di compartecipazione ai benefici postali. Scopo del Lloyd fu quello di utilizzare nel commercio triestino la navigazione a vapore. Campo principale d'azione doveva essere il Levante, col quale la piazza di Trieste aveva sempre avute strette relazioni.

Il 16 maggio 1837, il primo piroscafo del Lloyd intraprese il primo viaggio per Costantinopoli. Se gl'inizi delle operazioni non furono facili, tanto maggior lode meritano le prime amministrazioni della società, che non si lasciarono avvilire dalle prime difficoltà, ma proseguirono impavide sulla via che si erano tracciata. La vittoria non si fece molto attendere, e in pochi anni le operazioni commerciali del Lloyd si estesero in modo insperato, e la sua flotta mercantile si arricchì di nuovi e più potenti piroscafi. Nel 1845 erano state iniziate le prime corse regolari a vapore fra Trieste ed i porti dell'Istria. Appena aperto il canale di Suez, il Lloyd estese i suoi servizi anche nell'Asia orientale, collegando con regolari linee di navigazione il porto di Trieste con quelli di Bombay, Calcutta, Singapore, Hong-Cong ed anche con il porto giapponese di Cobè.

I rapidi progressi del Lloyd nel primo ventennio della sua esistenza, sono resi evidenti dalla seguente tabella:

Movimento triennale dei piroscafi del Lloyd (1836-1855)

Anno	Piroscafi	Viaggi	Passeggeri	Lettere	Colli
1836-37	7	87	7.967	35.205	5.752
1840	10	285	38.886	91.909	35.087
1843	11	300	39.497	101.961	41.409
1846	20	717	124.985	277.152	136.337
1849	28	819	143.028	342.099	119.650
1852	34	1240	239.565	587.300	274.939
1855	57	2112	348.172	938.863	1.069.377

Mentre nel 1836-37 si ebbe una media di 89 passeggeri, 440 lettere e 66 colli per viaggio, nel 1855 tale media era salita a 166 passeggeri (294 nel 1852), 445 lettere (473 nel 1852) e 506 colli (223 nel 1852). Da ciò risulta che, se notevole fu il progresso nel trasporto dei passeg-

gerie delle lettere, specialmente importante fu il progresso nel trasporto dei colli, chiaro indice dello sviluppo commerciale del porto di Trieste.

Il Lloyd, una delle più belle e vigorose manifestazioni dell'attività triestina, mantenne intatto, sino a questi ultimi anni, il suo carattere triestino-italiano; ma in occasione del nuovo contratto di sovvenzione col governo austriaco, gli fu imposta una direzione tedesca, mentre il mercato finanziario di Vienna assorbiva il maggior numero di azioni della società del Lloyd. Nonostante l'insinuatrice ingerenza governativa e le infiltrazioni tedesche, che suscitavano ostilità e reazioni nel ceto commerciale triestino, il Lloyd riuscì a conservare la posizione dominante nei servizi con il Levante, favorendo lo sviluppo dei traffici triestini (1), come risulta dalla seguente tabella, che ci dà modo di seguire i progressi del Lloyd dal 1836 al 1913:

Anni	Numero delle partenze	Migliaia persone	Merci trasportate (quintali)	Passeggeri
1836-46	3.447	1.629.606	490.233	504.091
1847-56	13.296	6.154.205	5.215.972	2.470.954
1857-66	16.861	9.412.109	11.582.846	3.268.431
1867-76	13.423	11.384.823	31.613.768	2.882.654
1876-1886	15.484	15.765.162	51.344.311	3.439.829
1887-1900	18.033	26.298.153	104.084.680	3.840.917
1901-1910	11.032	31.950.852	117.194.938	3.302.206
Totale 1836-1910	91.576	92.594.910	321.526.858	19.714.684
1911		2.095.336	1.294.560	397.518
1912		2.399.950	1.351.706	508.104
1913		2.432.727	1.573.162	525.837
Totale generale		99.522.923	325.746.286	21.147.579

(1) ALBERTI M., *Trieste e la sua fisiologia economica* (estratto dalla *Rivista delle Società commerciali*, Roma, 1915) Roma, 1916, p. 44. È questo il più importante e completo studio sul porto di Trieste, che sia uscito in questi ultimi anni. Siccome d'ora innanzi avrò spesso occasione di servirmi de' numerosi dati statistici in esso contenuti e di citare le acute ed importanti osservazioni dell'Alberti sul grave problema del porto di Trieste, specialmente in relazione agli altri porti dell'Adriatico, così credo opportuno riferire il titolo dei singoli capitoli: 1. *Trieste e il problema dell'Adriatico*; 2. *Trieste e Fiume*; 3. *Trieste e l'Austria*; 4. *Il commercio e la rete ferroviaria di Trieste*; 5. *La navigazione e l'emigrazione nel porto di Trieste*; 6. *Industria, lavoro e condizioni della classe operaia di Trieste*; 7. *Credito, banche, borse, assicurazioni private e previdenze sociali a Trieste*; 8. *Il porto di Trieste nell'economia mondiale. La concorrenza nord-germanica*; 9. *La posizione di Trieste e la posizione dell'Italia nell'Adriatico e in Levante*. Le citazioni si riferiscono all'estratto che è accompagnato da numerose cartine e da belle illustrazioni.

Se il Lloyd che ebbe tanta influenza sullo sviluppo del commercio marittimo di Trieste, si deve considerare come una delle più belle manifestazioni dello spirito d'iniziativa triestino, è giusto subito aggiungere che non fu la sola. Se Trieste, oltre che una grande piazza commerciale marittima, è pure una delle più importanti piazze finanziarie dell'Europa, si deve allo sviluppo eccezionale che ebbero in questa città, nel secolo scorso, le compagnie di assicurazione. Le compagnie di sicurtà, dice con ragione Mario Alberti, sono forse il più bel monumento dell'attività, dell'abilità e della sagacia economica dei triestini. Sono il prodotto tecnico finanziario più puro e più perfetto della Trieste commerciale, industriale e finanziaria di un secolo fa e di Trieste moderna. Sono le aziende più genialmente diffonditrici nel mondo della meritata fama di solidità e della capacità delle imprese triestine.

Di origine molto antica, queste compagnie di assicurazione ebbero una straordinaria espansione verso la metà del secolo scorso, dopo aver superato una grave crisi, dalla quale uscirono rafforzati due organismi poderosi: le « Assicurazioni Generali » e la « Riunione Adriatica di sicurtà ».

Le « Assicurazioni generali » furono fondate a Trieste nel 1831 con un capitale di due milioni di fiorini, sottoscritti quasi interamente da Triestini, Veneziani e altri italiani. Il primo bilancio della Compagnia (per il 1832) si pareggiava in un totale di 108.712 fiorini. Oggi il bilancio delle « Assicurazioni generali » supera la cifra di mezzo miliardo di lire. Le azioni di due mila corone raggiunsero nel 1910 il valore di 27.000 corone; per discendere nel 1911 a 22.000 e nel primo semestre 1914 a 17.200 corone. Dalla fondazione della Compagnia, a tutto il 1913, le « Assicurazioni generali » pagarono indennizzi per 1.163.020.164 corone.

La « Riunione adriatica di sicurtà » fondata nel 1838, con un capitale nominale di 1.500.000 fiorini, sottoscritto per la massima parte da Triestini, aveva nel 1913 un capitale versato e riserve per oltre 102 milioni di lire. Dal 1838 al 1913 liquidò lire 523.320.502 per assicurazione incendi, lire 56.219.865 per assicurazione trasporti, lire 1.674.478 per assicurazioni contro il furto e lire 183.461.477 per assicurazioni vita.

Queste due grandi società finanziarie furono strumenti potentissimi per la diffusione del prestigio italiano e triestino, specialmente nei Balcani e nel Levante; e rappresentano una grande forza finan-

ziaria internazionale; uno strumento di influenze economiche, sia all'interno sia all'estero, un coefficiente di prosperità nazionale, un'irradiazione di forza, che torna evidentemente a beneficio, indiretto sia pure, del centro irraggiatore. E non ha torto l'Alberti di affermare che il prestigio italiano in Levante, più che ad una tradizione veneta, che andava perdendosi, e che si sarebbe perduta, si deve all'attività economica di Trieste, e, in parte non piccola, alle sue due massime compagnie di assicurazione (1).



Fino alla seconda metà del secolo scorso, quello di Trieste fu un porto essenzialmente commerciale. Circostritta in breve spazio, cinta da monti sterili, con un piccolo territorio, privo di forze vive, come cadute d'acqua, e abitato da un popolo di diverse nazionalità, e scarso di numero, la città di Trieste mancò degli elementi necessari perchè facilmente ne' suoi dintorni potessero svolgersi grandi industrie. Lo sviluppo industriale di Trieste comincia verso la metà del secolo scorso, con l'impianto di un grande molino a vapore, con l'arsenale del Lloyd, il cantiere di San Marco (Tonello), le officine meccaniche Strudthoff, ecc. Il progresso compiuto negli ultimi decenni è stato veramente notevole; ma non tale da smentire il carattere essenzialmente commerciale del porto di Trieste.

Molto fiorente è l'industria delle costruzioni navali. L'arsenale del Lloyd, sorto quasi contemporaneamente alla Società da cui prese il nome, dopo parecchi anni di grande floridezza e attività, serve oggi solo per l'esecuzione di riparazioni urgenti: le costruzioni delle nuove navi occorrenti al Lloyd furono assegnate al cantiere di San Rocco, impresa nettamente austriaca nel capitale e nella direzione, ma completamente italiana nella mano d'opera (1617 operai nel 1913). Questo cantiere, nel 1913 costruì quattro piroscafi stazzanti complessivamente 29.758 tonnellate.

Completamente italiano nella mano d'opera, era anche il « Cantiere navale triestino » di Monfalcone, ora in gran parte distrutto, fondato nel 1911 con un capitale di 9 milioni di corone. Nel 1913 varò vapori per un complesso di 32.405 tonnellate di registro ed eseguì riparazioni a parecchi piroscafi, rappresentanti un tonnellaggio di 239.132 tonnellate.

(1) ALBERTI, *Trieste*, p. 85.

Il cantiere di San Marco fu una creazione prettamente triestina, ma venne gradualmente austriacizzata, ed ultimamente era una impresa del tutto austriaca. Fa parte dello « Stabilimento tecnico triestino » al quale appartengono pure una grande fabbrica di turbine (Pearson) a Sant'Andrea, un cantiere navale a Linz, e una metà del capitale del Cantiere di San Rocco (Muggia), mentre l'altra metà è in possesso del Lloyd, in seguito a un contratto stipulato nel 1910.

Nel cantiere di San Marco, il quale è soggetto alla sorveglianza della marina da guerra austriaca, il capitale e la direzione sono austro-tedeschi, gli operai sono tutti italiani. Da questo cantiere uscirono alcune delle più recenti e più poderose corazzate della marina militare austriaca. Nel 1913 gli operai che vi lavoravano erano 3528.

Le industrie secondarie connesse alle costruzioni navali sono, com'è naturale, molto numerose, ma non costituiscono grandi imprese per azioni: esse sono tutte in mano a italiani; come italiane sono le fabbriche di reti, di cordami, di conserve, ecc.

L'industria siderurgica è rappresentata dai grandi alti forni di Servola, sobborgo di Trieste, appartenenti alla « Krainische Industrie Gesellschaft ». Nel 1913 vi si produssero 190.000 tonn. di ferro greggio. Notevole importanza hanno pure i cotonifici di Monfalcone e di Aidussina, il « Jutificio triestino », gli « Oleifici triestini », che producono oli commestibili di semi e di olive, e un altro oleificio, la « Spremitura d'oli vegetali » che produce olio di sesamo e di arachidi, la grande raffineria di oli minerali di Servola, la « Prima pilatura di riso triestina », il « Pastificio triestino » le fabbriche di conserve alimentari dell'« Alimentaire », la fabbrica di birra « Adria » e Dreher, l'« Ampelca », società anonima di distillazione, che produce alcool, cremortartaro, ecc., la Società triestina per la mondatura del caffè, la fabbrica di linoleum fondata dallo Stabilimento austriaco di credito, ecc.

Come si vede tutte le principali industrie sono rappresentate a Trieste o nei dintorni; ma ciò non basta perchè si possa dire che questa città abbia un vero e proprio carattere di grande centro industriale, mentre nessuno le può negare il titolo di grande centro commerciale e finanziario.

* * *

Esaminiamo ora quali siano le condizioni del porto di Trieste, sia in rapporto al suo retroterra sia in rapporto alla sua speciale funzione nel Mediterraneo. Prima, però, ritengo opportuno dare alcune brevi

notizie sui principali lavori che in questi ultimi decenni furono eseguiti per migliorare e ingrandire il porto stesso in modo da renderlo sempre più atto a svolgere l'importante funzione commerciale che la sua splendida posizione geografica gl'impone.

Molti credono che essendo Trieste l'unico grande porto dei paesi austriaci sia stato dal governo di Vienna in ogni modo favorito e aiutato; ma così non è. « Fino al secolo XIX, scrive l'Alberti, in fatto di impianti portuali, Trieste stava meglio sotto il dominio di Roma, che sotto quello austriaco: e non vi è la benchè minima esagerazione nel confronto e nell'affermazione. Perfino in una pubblicazione ufficiale del Governo marittimo di Trieste intitolata « Der Neue Hafen », si riconoscono intollerabili le deficienze del porto di Trieste fino al 1884 (si noti l'anno!), poichè appena in quell'anno fu terminata, sul modello di Marsiglia, la costruzione di un porto che corrispondesse al concetto moderno che si ha di questa istituzione. Ma, strane conseguenze di ritardi, il porto che avrebbe dovuto essere compiuto nel 1873, inauguratosi nel 1884, si dimostra non solo insufficiente a capire il traffico marittimo accresciuto, ma altresì inadatto ad accogliere le navi moderne, nel frattempo considerevolmente aumentate di tonnellaggio » (1).

Il Porto Nuovo terminato nel 1884 sorge a nord del vecchio porto ed è costituito da quattro bacini aperti verso il mare libero e difesi da un lungo estramurale. Le banchine del solo Porto Nuovo sono lunghe 3700 m. con 29 km. di binari in esercizio. I fondali alle banchine sono di m. 6; nei bacini da 8 a 11 m. Le condizioni di ormeggio sono ottime; ma non completamente difese sono le navi contro il soffio della Bora e del Ponente Libeccio, i due peggiori venti del golfo di Trieste.

Dopo infinite insistenze e pressioni della Camera di Commercio e di altri enti cittadini sul Governo, affinchè provvedesse al miglioramento e all'ingrandimento del porto, si ottenne finalmente che venisse iniziato il nuovo porto Sant'Andrea o Francesco Giuseppe nel sicurissimo vallone di Muggia. I lavori iniziati nel 1903 sono oggi quasi compiuti. Il porto di Sant'Andrea, quando sarà ultimato, sarà formato dai tre moli obliqui alla riva e paralleli fra loro, diretti sup-

(1) ALBERTI, *Trieste*, p. 20. Cfr. anche ANGELINI M., *I porti meridionali dell'Europa centrale. Nel Porto di Trieste*. Ascoli Piceno, 1915, 2ª ed. pag. 5 e segg.

pergiù da est a ovest, in modo che le navi possano sempre prendere di prua l'uno o l'altro vento. Grandi antemurali riparano dai marosi non solo i bacini fra i moli, ma tutto il vallone di Muggia. Quando i lavori del porto Sant'Andrea saranno compiuti, Trieste disporrà di circa 12.270 m. di banchine di cui 3980 nel Porto Vecchio, compreso il canale, 3260 nel Porto Nuovo e 5040 nel Porto Sant'Andrea.

Il Porto Vecchio, che fu recentemente migliorato, serve specialmente per il traffico di piccolo cabotaggio: le merci che vi arrivano devono subito essere sdaziate. Il Porto Nuovo, invece, e il Porto Sant'Andrea, sono porti franchi, e perciò sino a che le merci stanno negli « hangars » o nei magazzini non sono soggette a dazio (1).

In complesso si può dire che il porto di Trieste, oggi, sia per sicurezza ed ampiezza, sia per attrezzamento, è uno dei migliori del Mediterraneo. Ma ciò non toglie che si possa affermare che il governo di Vienna nessuna cura speciale ebbe per il suo principale e quasi unico porto, sino a questi ultimi anni, e che quanto fece gli fu imposto dall'inesauribile attività dei triestini, primo e vero fattore, insieme alla splendida posizione geografica, dello sviluppo del porto di Trieste (2).



E questo porto nemmeno ebbe speciali favori dal governo di Vienna per ciò che si riferisce al collegamento ferroviario con il suo retroterra. Prima dell'introduzione delle ferrovie nell'Europa, Trieste provvedeva quasi esclusivamente i paesi tedeschi e slavi dell'Austria dei generi coloniali e d'ogni altro proveniente d'oltremare; ma allorquando Amburgo, mediante le strade ferrate che attraversano la Prussia e la Sassonia, si trovò legata alla rete boema, incominciò a respingere Trieste da Praga; quindi, intorno al 1842, s'impossessò di Vienna e

(1) MICHEL E., *Triester Hafen in Zeitschrift Oesterreich. Ing. Arch.* V, 1905.

(2) Nota l'Alberti (p. 20) che per il solo porto di Genova, l'Italia spese 235 milioni di lire, senza tener conto dei lavori previsti; mentre per i lavori portuali e per i magazzini di Trieste si spesero e si progettava di spendere dal 1868, primo inizio dei lavori, al 1916, compreso il contributo del Comune, appena 116 milioni di corone; dunque, meno della metà delle spese sostenute dal Regno d'Italia per il solo porto di Genova. Cfr. anche ALBERTI M., *Adriatico e Mediterraneo*, Milano, Ravà ed., 1915.

per ultimo progredi sempre sulla strada che costruiva l'Austria verso Trieste; talchè per qualche anno Amburgo e i porti del Mare del Nord vinsero il porto di Trieste nell'approvvigionamento persino di Gráz e di Lubiana. Solo il 27 luglio 1857 la prima locomotiva entrava in Trieste esultante, che ravvisava in quell'avvenimento una nuova èra per il suo commercio (1).

Ma le speranze, che i Triestini avevano riposto nella ferrovia Trieste-Lubiana-Vienna per la ripresa e l'estensione dei loro commerci, andarono in gran parte frustrate, sia perchè la compagnia che gestiva questa linea impose tariffe così elevate da rendere impossibile a Trieste di sostenere la concorrenza dei porti settentrionali, sia perchè la linea ferroviaria suddetta attraversava e serviva solo una parte del vasto retroterra triestino. Ciò spiega come lo sviluppo commerciale di Trieste nella seconda metà del secolo scorso non sia stato così rapido come quello di altri porti. Mentre, infatti, la sua partecipazione al movimento commerciale complessivo dei sette principali porti dell'Europa continentale l'appresentava, nel 1860, l'11,52 %, alla fine del secolo si vide ridotta al 6,08 %. Il commercio di Genova, in questo periodo di tempo, saliva dal 16 al 18, e quello di Amburgo dal 20 al 35 %.

La ferrovia Trieste-Lubiana-Vienna o « Südbahn » che sino a questi ultimi anni fu l'unica congiunzione del massimo emporio marittimo dell'Impero Austriaco con le provincie interne, attraversa la Stiria e la Carniola inferiore, procede per il passo di Adelsberg (Postóina), e giunta a San Pietro (578 m.), si dirige sul Carso triestino, che attraversa con le stazioni a Lesecce superiore ed a Divazza (432 m.). Di qui continuando attraversa la catena della Vena al passo di Sessana (m. 370) e giunta ad una distanza, in linea d'aria, di 7 km. circa da Trieste, per poter discendere l'erta china, che dall'altopiano della Carsia mette al mare, è costretta a fare un giro di ben 34 km., dirigendosi dapprima per 15 km. verso NW sino a Nabresina (m. 170), e quindi piegando verso SE a costeggiare per 19 km. il pendio del Carso, ed in tal modo discendere lentamente sino al livello del mare alla stazione di Trieste.

A Nabresina si unisce a questa ferrovia quella per l'Italia, appartenente pure alla « Südbahn ». Costeggia in linea semicircolare l'e-

(1) TORELLI, *L'avvenire del commercio ecc.*, vol. III, p. 35. — PARTSCH, *Mitteleuropa*, Gotha, 1904, p. 47.

stremo lembo occidentale del Carso Triestino, continua verso N. sino a Gorizia, poi piega verso W., passa l'Isonzo e si dirige per Cormons a Udine. Da questa linea si stacca dopo Montalcune un'altra ferrovia che, per Ronchi, Villa Vicentina e Cervignano, prosegue oltre l'antico confine per Mestre e Venezia.

Ferrovia essenzialmente strategica è quella che a Divazza si stacca dalla Trieste-Lubiana-Vienna e va a Pola (123 km.): da questa ferrovia parte a Carpèllia un tronco che viene a finire a Trieste (23 km.) e un altro da Canfanaro termina nei pressi di Rovigno.

In complesso la regione Giulia all'inizio di questo secolo possedeva 318 km. di ferrovie a scartamento normale, e cioè circa 40 km. per 1000 kmq e 45 su 100.000 ab., mentre l'Austria ne ha 62,7 per ogni 1000 kmq. e 79 per ogni 100.000 ab. (1).

Solo all'inizio del presente secolo l'Austria si decise, dopo le più vive insistenze del Comune e della Camera di Commercio di Trieste, a mettere in comunicazione più diretta con il grande suo porto adriatico le regioni del Tirolo, del Salisburgo e dell'Austria superiore.

Le discussioni sulle nuove ferrovie da costruire per migliorare le comunicazioni del porto di Trieste con il suo retroterra furono lunghe e vivaci sia a Trieste sia nelle provincie austriache più vicine all'Adriatico. Si cominciò a patrocinare il progetto della cosiddetta ferrovia del Predil, che da Trieste avrebbe dovuto andare a Gorizia, poi, seguendo la valle dell'Isonzo e della Coritena, avrebbe superato il passo di Predil e raggiunto a Villaco la linea della « Südbahn » che segue la valle della Sava (2); ma questo progetto destinato ad avvicinare il porto di Trieste alla Germania meridionale fu dall'imperatore Francesco Giuseppe dichiarato ineffettuabile per ragioni militari (7 maggio 1883).

Con vivace ed instancabile ardore, Cesare Combi ditese per molti anni il progetto Divazza-Prewald-Laak, sostenuto pure dal Comune

(1) BENUSSI, *La Regione Giulia*, Parenzo, 1903, p. 306.

(2) KANDLER P., *Per occasione di via ferrata proposta fra il Dravo di Carintia e Trieste pel varco Piciano (Prediel). Discorso sulla Giulia e sulle strade antiche che la attraversano*. Trieste, Tip. del Lloyd Austriaco, 1867. Il Kandler (p. 24) osserva che « la strada lungo il Savo superiore da Tarvis a Lubiana fu antica, ma di circonvallazione esterna, militare delle Alpi, e conduce naturalmente a Siscia, al Savo, al Mar Nero, non all'Adriatico, al quale non è destinata da natura, e sarebbe contro natura il condurla per arte ».

di Trieste, il quale stanziò somme notevoli per i relativi studi. Parve che questo progetto dovesse trionfare, quando il Governo austriaco deliberò, con la legge 1 luglio 1883, la costruzione del tronco parziale Trieste-Carpèllia, che doveva essere il primo tronco della Trieste-Laak. Ma gl'interessi di Gorizia finirono per trionfare, e, dopo infinite discussioni, fu deliberata invece la costruzione della ferrovia Wochein e delle Caravanche, e delle linee del Pyhrn e dei Tauri (1).

Il ritardo nella soluzione del problema ferroviario interessante il porto di Trieste ebbe naturalmente i suoi tristi effetti; e nel decennio 1883-1892 il movimento commerciale del porto di Trieste rimase quasi invariato, mentre quello del porto di Fiume, favorito dal Governo ungherese, andò rapidamente crescendo, come risulta dalle seguenti cifre:

Commercio di Fiume

IMPORTAZIONE		ESPORTAZIONE	
		<i>per mare</i>	
1883		1883	
Navi arrivate	3456	Navi partite	3424
Valore delle merci	f. 21.712.293	Valore delle merci	f. 43.011.562
1892		1892	
Navi arrivate	6323	Navi partite	6287
Valore delle merci	f. 41.549.788	Valore delle merci	f. 51.195.022

(1) Sulla questione ferroviaria del porto di Trieste ricchissima è la bibliografia. Cfr. COMBI CESARE, *Studi comparativi sui progetti Trieste-Laak-Kühnsdorf-Laundorf e Trieste-Gorizia-Predil-Tarvisio*, Trieste, 1871; ID. ID., *L'avvenire commerciale di Trieste. Rapporto di A. W. Thayer, Console degli Stati Uniti a Trieste, Vers. di C. C.*, Trieste 1872; ID. ID., *La questione ferroviaria triestina*, Trieste, 1874; ID. ID., *Sulla questione ferroviaria di Trieste all'epoca dell'iniziamento della costruzione della ferrovia Erpelle-Trieste e il nostro porto*, Trieste 1885; ID. ID., *Sulla ferrovia dei Tauri*, Klagenfurt, 1885; ID. ID., *Sui progetti delle ferrovie dei Tauri e delle Caravanche*, Trieste, 1888; ID. ID., *Ancora una parola sulle linee di complemento e correzione della rete meridionale austriaca dello Stato*, Trieste, 1894; ESCHER E., *Trieste e la sua missione come mercato mondiale*, Trieste, 1812; SUPAN V. C., *La ferrovia della Carniola inferiore e la ferrovia Laak*, Lubiana, 1873; STEINER C., *Sulla questione della ferrovia dei Tauri*, Salisburgo, 1887; BUCHELEN C., *Le ferrovie dei Tauri e del Predil*, Vienna, 1890; ID. ID., *Le vie del traffico di Trieste*, Vienna, 1893; STENWENDER O., *La questione ferroviaria triestina*, Vienna, 1893; HAL-

per terra

1883		1883	
Merci importate	c. m. 3.883.229	Merci esportate	c. m. 1.300.128
Valore delle merci	f. 31.952.326	Valore delle merci	f. 26.324.923
1892		1892	
Merci importate	c. m. 4.835.290	Merci esportate	c. m. 2.140.261
Valore delle merci	(mancano i dati)	Valore delle merci	(mancano i dati) (1)

Commercio di Trieste

IMPORTAZIONE

ESPORTAZIONE

per mare

1883		1883	
Navi arrivate	6475	Navi partite	6489
Valore delle merci	f. 185.093.162	Valore delle merci	f. 146.913.868
1892		1892	
Navi arrivate	7706	Navi partite	7843
Valore delle merci	f. 189.171.707	Valore delle merci	f. 166.911.287

per terra

1883		1883	
Merci importate	c. m. 8.058.643	Merci esportate	c. m. 3.359.672
Valore delle merci	f. 137.621.511	Valore delle merci	f. 134.453.622
1892		1892	
Merci importate	c. m. 6.857.659	Merci esportate	c. m. 4.347.720
Valore delle merci	f. 168.856.714	Valore delle merci	f. 144.432.326

(Continua).

GER, *Le nostre condizioni finanziarie e la linea del Wochein*, Gorizia, 1894;
RAINER, *Stato attuale delle discussioni riguardo la ferrovia delle Caravan-
che*, Klagenfurt, 1894, ecc.

(1) Il calcolo del valore delle merci importate ed esportate dal porto di Fiume cessa nelle Relazioni della Camera di Commercio, nel 1888. Cfr. COMBI, *Ancora una parola sulle linee di complemento e di correzione della Rete ferroviaria meridionale austriaca dello Stato*, Trieste, 1894, p. 7.