

# TRIESTE nel 18° secolo, porto franco, città del mondo

(Pubblicato sul n. 283, gennaio 2021, della Rivista Informatica "Storia in Network" - [www.storiain.net](http://www.storiain.net) )

Mitizzata, deviata, spesso confiscata, la storia di Trieste e del suo porto franco incuriosisce ancora oggi. *Non è solo la decadenza di Venezia a segnare la fortuna della città. Sono gli Asburgo a favorire quella libertà di commercio che in pochi anni contaminerà tutti gli ambiti del vivere sociale*  
Nel 18° secolo, la fortuna della città si spiega principalmente per la sua posizione strategica nel Mediterraneo.

**N**el 1857 **Karl Marx** (1818-1883) paragonava Trieste agli Stati Uniti, attribuendo il loro successo economico, in entrambi i casi, all'assenza di tradizioni, che avrebbero potuto complicare il loro sviluppo. Per lui, come per molti altri storici, la storia moderna di Trieste sarebbe stata modellata dagli Asburgo. Essa avrebbe preso forma solo nel 1719 con le disposizioni che organizzavano il suo porto franco e che avrebbero permesso l'arrivo massiccio di mercanti avventurieri". "Città dei miracoli", "dei venti" o "dei limbi", la storia di Trieste ha piuttosto incantato che essere capita. Eppure non mancano le fonti ed elementi di riferimento.

## **Una vecchia repubblica marittima**

Trieste è in primo luogo un comune. Città peregrina (1), integrata nella Marca d'Istria dell'Impero romano, Tergeste si romanizza rapidamente a ragione della sua posizione strategica nei confronti del *Limes* e diventa una colonia romana nell'anno - 33. La sua storia è, in seguito, quella di una municipalità italiana che, nel 1382 si pone volontariamente sotto la protezione della Casa d'Austria per resistere alla Repubblica di Venezia, al Patriarcato di Aquileia ed ai conti di Gorizia (i Mainardini). Diventata tributaria degli Asburgo, Trieste vede

confermata la sua carta delle libertà fino a 18° secolo. Nel 1684, la città viene ricordata dal consigliere dell'imperatore **Leopoldo 1°** (1747-1792), **Wilhelm Philipp von Hornigk** o **Hornick** (1640-1714), come un porto essenziale per lo sviluppo degli stati patrimoniali degli Asburgo d'Austria. A Vienna, come a Versailles si impone il mercantilismo (2). In tale contesto viene lanciata l'ipotesi dell'accumulazione delle ricchezze collegate alle tasse prelevate sulle importazioni per far prosperare la monarchia. In effetti, il porto di Trieste risulta molto condizionato dalla posizione dominante di Venezia nel Mar Adriatico. Per di più, nel 1702, nel corso della Guerra di Successione di Spagna, la città subisce un pesante bombardamento da parte della flotta francese, che danneggia sensibilmente la capacità del comune di riprendersi da solo.

L'idea di instaurare un porto franco a Trieste viene accettata da Vienna nel 1717. Nello stesso anno l'imperatore **Carlo 6° d'Asburgo** (1685-1740) dichiara la libertà di commercio in Adriatico e quindi ottiene l'avallo della municipalità alla fine del 1718. Nel frattempo a Passarowitz, l'Austria conclude un trattato di pace e di commercio con il Sultano ottomano, che incoraggia la libera circolazione delle mercanzie sul territorio degli Asburgo. Le due patenti emanate dall'imperatore, il 15 ed il 18 marzo 1719 fissano la natura dei privilegi accordati. Esse ricordano che i mercanti che si stabiliranno sui *"confini del mare in Ungheria e Croazia, sulle coste e nei porti dell'Austria interna"* potranno *"liberamente e senza alcun impedimento esercitare la navigazione, equipaggiare vascelli mercantili e esercitare il loro commercio"*. Ai mercanti viene offerta la bandiera imperiale e vengono messi a disposizione degli alloggi. Inoltre, i cammini che adducono al porto vengono allargati, intrattenuti e protetti al fine di garantire la sicurezza dei commerci.

L'articolo 3 della patente del 18 marzo risulta più esplicito: *"Noi dichiariamo porti franchi quelli delle città di Fiume e di Trieste, sul mare Adriatico, dove tutti i negozianti stranieri, vicini ed altri ... .. potranno ... .. avere l'occasione di effettuare guadagni considerevoli"*. Più avanti l'imperatore aggiunge che *"al fine che i detti negozianti possano meglio trovare il loro tornaconto, noi li assicuriamo di voler gratificare, comprese le loro famiglie e nazioni, di tutti i privilegi ... che mai sono stati accordati in altre città mercantili"*.

Trieste diventa da allora una città doppia. Al suo comune, i cui privilegi sono stati confermati nel 1713, si aggiunge un porto franco, posto direttamente sotto l'autorità di Vienna. Le due istituzioni entrano necessariamente in competizione. La creazione di un tribunale di commercio, di una intendenza, di una capitaneria ed i conflitti di giurisdizione che tendono a moltiplicarsi, determinano progressivamente il passaggio della municipalità di Trieste sotto il controllo delle istituzioni degli Asburgo. La creazione di un governatorato nel 1776 limita ancora di più le libertà comunali e determina l'integrazione della città al porto franco.

### **Una città del mondo nel 18° secolo**

Nel 1785, il patrizio **Antonio De Giuliani** (1755- 1835) descrive il porto franco con un misto di sentimento di superiorità e di fascinazione, in particolare nei confronti del commercio triestino, che s'è imposto in Adriatico grazie all'immigrazione di *"una popolazione composta da diverse nazioni e in parte da fuggitivi, da banditi, da malfattori e di stranieri senza risorse."* In effetti, negli anni 1720 e 1730, Carlo 6° d'Austria aveva associato i corsari dell'Adriatico per garantire il rispetto della sua bandiera, specialmente contro i Veneziani ed i "Barbareschi". L'esempio della famiglia **Mainati di Zante** risulta molto interessante: nel 1734 il maggiore dei fratelli, **Nicolò**, difende il commercio di Trieste, ripagandosi con le confische in mare, mentre il suo cadetto **Giovanni** si insedia in città, dove basa l'essenziale delle sue attività commerciali. Inoltre, nello specifico, **Giuseppe Maria Mainati** (1719-1818), sarà il personaggio che si dedicherà alla organizzazione della comunità greco orientale in città.

All'esportazione del sale ed alla pesca si aggiunge un cabotaggio di collegamento fra Trieste e Venezia, Ancona e Fiume e che avvantaggia, in particolare, la fiera di Senigallia, dove la reputazione cresce grandemente presso i mercanti greci. Le importazioni consistono in maggioranza di materie tessili ed alimentari, le esportazioni in legno, per la costruzione di battelli mercantili ottomani, quindi prodotti manifatturieri come il rosolio, liquore rappresentativo del successo della città.

In effetti, sotto il regno di Carlo 6° e di **Maria Teresa d'Asburgo** (1740-1780), Trieste risulta integrata all'economia del Mediterraneo orientale, grazie all'invito fatto ai sudditi della Sublime Porta di insediarsi in città. Le prime connessioni

dirette vengono stabilite con Smirne nel 1722 e la città vede i suoi interessi garantiti dalla potente rete consolare e diplomatica degli Asburgo nel Mediterraneo orientale. I mercanti ottomani collegano la città ad uno spazio economico più ampio. I fratelli **Kurtovic di Trebinje**, in special modo **Jovan** (1718-1809), in Erzegovina, attivano nel corso della decade 1770, una rete commerciale che si estende da Smirne a Vienna, passando per Istanbul e per Trieste. Queste grandi casate mercantili partecipano ad una integrazione regionale degli Imperi degli Asburgo con quello ottomano.

La creazione dei primi consolati occidentali negli anni 1750-1770, contribuisce ad allargare questa influenza nel Mediterraneo e sugli altri mari europei. Marsiglia, Napoli e Cadice diventano partner commerciali privilegiati di Trieste, che entra in concorrenza con Amburgo nel Sacro Romano Impero Germanico. Anche la Svezia e la Russia vi danno il loro contributo. Nel 1774, il mercante inglese **Nath Greene** si sorprende che il re d'Inghilterra non abbia ancora nominato un console nel porto franco, dove egli, comunque, si insedia per fare fortuna e propone i suoi servizi a Londra. Grazie a lui, non solo la comunità inglese di Trieste si allarga, ma riesce a disporre di una cappella ed il nuovo governatore conte **Karl von Zinzendorf** (1739-1813), associa strettamente il suo rappresentante nell'amministrazione economica della città.

Infine, sotto **Giuseppe 2°** (1780-1790), il commercio triestino diventa mondiale. L'imprenditore olandese **William Bolts** (1738-1808) aiuta gli Asburgo ad aprire alcune succursali in Africa orientale ed a stabilire trattati con principi della penisola indiana. Trieste è già sulla rotta della seta. Il suo commercio nell'Oceano indiano ed in Asia si associa a quello di Ostenda; esso raggiunge persino Canton (Guangzhu). L'impegno degli Asburgo é, specialmente agli inizi della decade 1780, quello di deviare una parte del commercio della East India Company, con la complicità del console britannico. Questo commercio, captato a Bassora, in Irak, risale l'Eufrate e si riversa nel Mediterraneo all'altezza di Aleppo. Anche attraverso l'Egitto, la rete commerciale dei fratelli **Rossetti** e dei suoi numerosi figli contribuisce ad alimentare il porto di Trieste (**Antonio** il primo ad affermarsi a Trieste, diventerà attraverso la moglie **Daniela Gini**, proprietario di una fabbrica di rosolio ed otterrà il titolo di **nobile de Scander** del **Sacro Romano Impero** nel 1775, per effetto degli antenati della discendenza sua

moglie. Nel 1779, infine, a testimonianza della sua completa riuscita economica, otterrà il titolo di **conte** dal Duca di Modena. Fra i suoi figli vanno ricordati: **Giovanni**, che consoliderà l'attività paterna e, soprattutto, **Domenico**, avvocato, geografo, letterato, 1774-1842).

Il commercio di Trieste assume quindi persino una dimensione transatlantica. Nel corso del 18° secolo, mercanti del Sacro Romano Impero ottengono lettere di naturalizzazione dal re d'Inghilterra, fatto che permette loro di penetrare nel mercato coloniale britannico. Questo è il caso della famiglia **Grahl**, ebrei di Dresda, una parte della quale emigra a Londra, dove passa alla Riforma. **Johann** vi sposa una figlia di un ugonotto che possedeva beni in Pennsylvania. Attraverso il suo matrimonio, si apre un nuovo mercato. Quando la guerra d'Indipendenza americana inizia a condizionare il suo commercio, egli sposta le sue attività a Trieste, dove alcuni negozianti associati ad imprenditori americani fondano la prima compagnia mercantile fra Trieste e gli USA nel 1784, con la benedizione del futuro rappresentante della giovane repubblica a Parigi, **Thomas Jefferson** (1743-1826).

Johann Grahl rilancia il suo commercio, associandovi il suo genero **Lorenzo da Ponte** (alias Emanuele Conegliano da Ceneda, 1749-1838), vecchio librettista di opere per Mozart, che emigra in Pennsylvania, quindi a New York nel 1810. Da lì, Da Ponte riattiva le sue reti triestine, appoggiandosi, allo stesso tempo, a quelle di sua moglie, per organizzare un commercio di lire italiane. Nel 1802, il primo console americano a Trieste non può che entusiasmarsi di fronte al potenziale del porto franco. Per lui non si tratta solamente di mettere in connessione Boston, Baltimora o Filadelfia al Mediterraneo o il Mediterraneo all'Europa centrale. Si tratta anche, per gli USA, di accedere al commercio dell'Oceano Indiano, via Trieste.

Le conseguenze dell'occupazione della città da parte delle truppe napoleoniche rimangono difficili da valutare. Nel 1809 dopo la vittoria di Wagram sull'esercito austriaco ed il *Trattato di Schombrunn*, l'impero francese riorganizza la costa orientale dell'Adriatico, da Trieste a Ragusa (Dubrovnik) e la divide in "province illiriche". Se Napoleone era cosciente della necessità di conservare aperte le rotte commerciali fra Trieste ed il suo interno, questo arrangiamento non ha compensato e bloccato la perdita di attrattiva economica della città e il forte

calo della popolazione del porto franco, a seguito del blocco continentale britannico. Ma, a partire dal 1813, la riconquista di Trieste da parte dell'Austria contribuisce a rilanciare l'economia ed il commercio.

La storia di Trieste è, infine, quella di una città globale. Un secolo dopo la creazione del porto franco, la società ed il paesaggio urbano sono profondamente trasformati. Il porto franco si sviluppa sulle vecchie saline, a nord della città, che essa drena e prosciuga per sviluppare il suo piano ortotonormato. Il collettore delle saline diventa nel 1753, il Canale Grande, strutturato da un ingegnere veneziano al fine di portare le barche fino ai depositi. Nella seconda metà del 18° secolo, esso diventa il cuore della Città Nuova.

La chiesa di San Pietro, situata sulle mura, domina, per la sua posizione, l'accesso, tanto fisico che simbolico, alla città dal porto. La sua distruzione nel 1780 fornisce testimonianza dell'integrazione degli spazi urbani. Alla fine del molo San Carlo si insediano le nuove istituzioni, intorno alle quali si articolano la città Vecchia e la città Nuova. Un altro elemento fondamentale è rappresentato dalla creazione sotto Maria Teresa di un nuovo lazzeretto, a nord, per mettere in quarantena i viaggiatori suscettibili di avere contratto la peste, prima di autorizzare il loro accesso in città. Nel 1769, la sua inaugurazione viene celebrata in grande pompa in occasione dell'arrivo di una nave ottomana, come una promessa di una accresciuta prosperità.

Il paesaggio religioso si trasforma anch'esso. Il vecchio ghetto ebreo viene abolito nel 1771. Gli ortodossi, che prima si riunivano presso il grandi mercanti per vivere la loro fede in maniera privata, ricevono nel 1751 il diritto di costruire sul Canale Grande una chiesa dedicata a San Spiridione. Nel 1782, la scissione della comunità fra greco orientali e greci illirici, spinge i primi a fondare una nuova chiesa sul fronte del mare a San Nicolò. I mercanti armeni, per quanto li concerne, si insediano nel Borgo Giuseppino.

A partire dal 1774, il console d'Inghilterra diventa il protettore dei protestanti, quindi, gli editti di tolleranza di Giuseppe 2°, nel 1781, consentono ai luterani ed ai riformati di avere i loro rispettivi luoghi di culto. La secolarizzazione dei monasteri nel 1784 libera un nuovo spazio, a sud. I docks moderni si moltiplicano lungo il fronte del mare e formano il Borgo Giuseppino, così chiamato in onore dell'imperatore.

Restano i numerosi mercanti mussulmani, di passaggio o permanenti, il cui culto non risulta, né riconosciuto, né autorizzato, né vietato. Alla diversità religiosa ed alla poliglossia delle liturgie si aggiunge quella delle strade. Nel 1782, il direttore del teatro **Christian Hieronymus Moll** (1750-1824) notava (3), in tedesco, che *"nei villaggi si parla il cranje (sloveno), in città una specie di italiano. A somiglianza di tutte le città di commercio, si incontrano a Trieste anche altre lingue che non risultano sconosciute"*.

La città sembra ancora interamente trasformata dal commercio. Lo statistico **Giuseppe de Brodmann** si rallegra (4) che *"questa libertà che favorisce il commercio, manifesti anche la sua influenza sui circoli sociali, non in maniera rude e rigorosa, dividendo le differenti classi di persone come si pratica lungo le coste asiatiche, o come nelle province tedesche dell'Impero d'Austria. Il tono aperto e liberale della società distingue vantaggiosamente gli uomini a Trieste ... ed in particolare i negozianti che compongono la prima e più distinta delle classi"*.

Tuttavia, nel 1788, il cronista, scrittore **Pierre Sylvain Marechal** (1750-1803) propone una lettura diversa e più aspra della città (5), sottolineando che a Trieste *"l'interesse divide ancora di più gli uomini che i diversi culti"*. *"Questi circoli sociali"* evolvono in modi di sociabilità diversi. Negli anni 1780, il governatore Zinzendorf si reca quasi ogni giorno al caffè ed al Casino di Piazza Grande. Queste visite vengono effettuate di norma la sera. Il caffè non è che una tappa dopo una passeggiata lungo l'antico acquedotto romano o una cena. Ci si reca quindi al Casino per una partita di whist, di trictrac o di biliardo o ancora per flirtare, prima di ritornare, nel periodo estivo, al caffè per rinfrescarsi con un gelato.

Il caffè è un luogo misto dove uomini e donne, mercanti, amministratori e nobili della regione si incrociano e si riuniscono. Il carnevale di Trieste mostra nondimeno una forte distinzione simbolica fra la nobiltà, che lo celebra a teatro e la borghesia mercantile che si riunisce in una casa privata aperta a tutti per l'occasione. Marechal vi descrive un'atmosfera libertina e sensuale e ricorda le giovani contadine vestite "all'orientale" in un maldestro tentativo di imitare le dame della città che esse incontrano nel mercato.

In effetti, Trieste è soprattutto una città popolare: dai circoli privati dei potenti, ai caffè della "gente di commercio, dei loro agenti, dei mediatori, dei

marinai e degli stranieri di tutte le nazioni" (descritti da **Johann Kollmann** nel 1807 (6)) ed ai *Biergarten*, del mondo sotterraneo delle taverne. **Girolamo Agapito** (istriano, 1783-1844) li descrive (7) nel 1824 "aperti in tutti gli angoli delle strade della città" e dove "le persone delle classi più basse consumano le loro entrate giornaliere ed incerte in lunghe bevute, ingollate senza la minima cura, presi in giochi frenetici ed in canti rauchi che stordiscono tutto il vicinato". Questo popolo ordinario di Trieste, al quale la città deve il suo sviluppo, risulta brevemente descritto dal Kollmann come composto da "scaricatori, portatori, uomini di mano, carrettieri, che arrivano qui da tutte le regioni d'Italia e che, senza padrone, guadagnano aleatoriamente la loro vita al quotidiano". Spesso viene loro affibbiato il soprannome di **lazzaroni**, termine che a Napoli, viene attribuito al popolo della vecchia città, giudicato incontrollabile.

Vivace e cosmopolita, Trieste mostra, in tal modo, nella sua lunga storia, che i porti franchi sono stati, molto rapidamente, luoghi di grande diversità, religiosa culturale e sociale. Una diversità che, di norma, non si oppone all'unità ma che ci invita a rivedere, a parte la lingua e la tradizione culturale specifica, alcune idee preconette sulle identità esclusive, tanto per fare un esempio, della stessa Italia e dell'Europa.

## NOTE

(1) Nell'Impero Romano, le città "peregrine" conservavano le loro proprie leggi dopo la loro annessione;

(2) **Mercantilismo**, termine usato (per la prima volta pare dai fisiocrati) per indicare il complesso di principi in materia di politica economica (detto anche sistema mercantile o mercantilista), corrispondente alla prassi dell'epoca in cui si formarono i grandi Stati nazionali (16°-18° sec.). Il termine fu largamente diffuso dalle critiche di **Adam Smith** (1723-1790), che ne mise in luce soltanto due elementi caratteristici: la politica indirizzata ad aumentare, entro lo Stato, la disponibilità di moneta e il protezionismo tendente a rendere la bilancia commerciale attiva. In realtà, il mercantilismo è qualcosa di più complesso e organico e può definirsi come il sistema di politica economica delle grandi monarchie assolute, che, con il loro intervento nell'economia, miravano a dare più

solide basi all'unità statale e a fare dell'incremento della ricchezza nazionale lo strumento per accrescere la forza dello Stato nei suoi rapporti con l'estero. Assunto dalla confederazione di nobili calvinisti olandesi e altri scontenti che nel 1566 si rivoltarono contro il governo spagnolo nei Paesi Bassi;

(3) **Christian Hieronymus Moll**, nella sua opera *Descrizione storico-statistica della città di Trieste* (1782);

(4) **Giuseppe de Brodmann**, *Memorie politico e economiche della città e territorio di Trieste della penisola d'Istria, della Dalmazia fu Veneta, di Ragusi e dell'Albania, ora congiunti all'austriaco impero*, Alvisopoli, 1821;

(5) **Pierre Sylvain Marechal**, *Costumes civils de tous les peuples connus* (1788) e *Almanach des Honnêtes Gens* (1788).

(6) **Kollmann Johann**, *Triest und seine Umgebungen* (Trieste ed i suoi dintorni), 1807;

(7) **Agapito Girolamo**, *Compiuta e distesa descrizione della fedelissima città di Trieste*, Vienna 1824

## **BIBLIOGRAFIA**

**Andreozzi D.**, *Maria Teresa e Trieste*, Antiga Edizioni, Crocetta del Montello, 2017;

**Do Paço David**, *Trieste, gli orizzonti di una città mitteleuropea, 1690-1820*, (Trieste, les horizons d'une ville centre europeenne), Mondes(s), Espace Relations, 2018;

**Do Paço David**, *Geographical and social mobility: Lorenzo da Ponte's career*, in *Theater and Music Circulation in eighteenth century*, Oxford Voltaire Foudation, 2018;

**Do Paço David**, *Trieste, Una storia adriatica globale del settecento: Antonio Rossetti de Scander ed il rosolio di Trieste fra Trieste, Fiume, Venezia e New York in Venezia dopo Venezia, città porto, Trieste I RCI*, 2019;

**Do Paço David**, *Creazione della comunità greco orientale a Trieste da parte di Giuseppe Maria Mainati*, Rennes, 2019;

**Dubin L. C.**, *The Port Jews of Habsburg Trieste. Absolutist Politics and Anlightenment Culture*. Palo Alto, Stanford University Press, 1999;

**Finzi R., Panjek G., Panatiri I**, Storia sociale ed economica di Trieste. La città dei traffici, 1719-1918. Trieste, Lint, 2003;

**Tomasin P.**, Reminiscenze storiche di Trieste dal sec. IV al sec. XIX, II, Trieste 1900.