

# Navi e merci nella Trieste settecentesca – Prima parte

MASSIMILIANO USBERGHI\*

## INTRODUZIONE

Se la crescita e lo sviluppo – economico, sociale, urbano e demografico – della città di Trieste, avvenuti nei decenni successivi ai decreti emanati dall'imperatore Carlo VI nel 1719, sono evidenti e netti e se altrettanto evidenti sono gli stessi nessi che nel corso del '700 legano le sorti della città a quelle del suo porto e dei flussi commerciali che lo attraversano, molto meno chiari e conosciuti sono proprio la funzione economica rivestita dal porto stesso, sia rispetto a Trieste sia rispetto al mare Mediterraneo, e la natura e il volume dei traffici che lo interessavano.

Quale fosse il bacino geografico di riferimento del porto, la natura, la quantità e le origini delle merci che in esso venivano scaricate e che da esso partivano, la nazionalità e la provenienza delle navi che in esso attraccavano, i tempi di utilizzo degli approdi triestini e il numero e la tipologia dei natanti che di esso si servivano sono temi su cui gli storici, locali e non, hanno a lungo dibattuto senza giungere ancora a ipotesi certe e condivise.

Per altro, questi, come è evidente, sono temi centrali per comprendere i meccanismi attraverso cui Trieste ha potuto svilupparsi e crescere con tassi eccezionali per il XVIII secolo.

\* Collaboratore della Cattedra di Diritto della navigazione, Università degli Studi di Trieste.

Si tratta quindi di capire, ad esempio, se e in che misura lo stimolo all'aumento dei commerci è frutto diretto delle politiche imperiali, miranti a coinvolgere Trieste nelle correnti dei traffici internazionali, oppure l'eventuale ruolo nevralgico dei traffici locali che caratterizzavano il medio e l'alto Adriatico e, in conseguenza di questo, quali fossero le merci che in esso erano scambiate e su cui il porto costruì la sua funzione – ad esempio cereali e merci povere, come molti sostengono, oppure merci più ricche trafficate su più lunghe distanze – e ancora se l'introduzione del Porto Franco creò nuove correnti di traffico oppure se, almeno parzialmente, si inserì in correnti commerciali già esistenti.

Purtroppo, se a lungo si è discusso di tali questioni, la ricerca sulle fonti di prima mano – le uniche che possono permettere una reale conoscenza del problema – è ancora in gran parte incompleta.

Il presente studio si pone come obiettivo il tentativo di contribuire a colmare tale vuoto. Precisamente, di cercare di fornire dati il più possibile esaurienti sul tipo di merci transitate per il porto e sulla loro quantità e origine e inoltre sul tipo di imbarcazioni, sulla loro nazionalità e origine e anche sui periodi in cui queste arrivavano e partivano da Trieste.

L'arco temporale scelto per la ricerca è quello compreso tra il 1749 e il 1756 e questa scelta è motivata da un lato dal fatto che tali anni sembrano essere centrali per l'evoluzione dei traffici triestini<sup>1</sup>, dall'altro che è proprio in tale periodo che la documentazione coeva sulla materia inizia a farsi consistente.

Inoltre, a tutt'oggi gli studiosi non dispongono di dati sufficientemente completi sui commerci triestini di questi anni, se non fosse per alcuni lavori che hanno ricostruito i traffici della città giuliana per il biennio 1755-56 utilizzando una documentazione conservata a Capodistria, lavori per altro disponibili solamente in lingua slovena e quindi non facilmente usufruibili dal pubblico italiano.

Invece, ai fini di questa tesi, si è identificata come fonte primaria l'Archivio dei 5 Savi alla Mercanzia, depositato presso l'Archivio di Stato di Venezia.

I 5 Savi erano la magistratura cui, all'interno del panorama istituzionale della Serenissima, era affidato il compito di monitorare e dirigere la vita economica e mercantile della Repubblica e quindi anche le attività dei possibili concorrenti.

Così, fin da quando, con la concessione del Porto Franco, la presenza del porto di Trieste si manifestò minacciosa per i traffici di Venezia, un folto numero di spie e informatori cominciò a relazionare, anche quotidianamente, ai Savi, tenendoli informati degli andamenti e dell'evoluzione dei traffici che interessavano la città giuliana.

Tra queste relazioni abbiamo scelto i dispacci concernenti appunto la vita del porto.

---

<sup>1</sup> Attilio Tamaro, *Storia di Trieste*, vol. I, ed. 1924.

Si tratta di un massiccio gruppo di documenti che indica, in certi periodi anche giorno per giorno, il numero delle navi arrivate e partite da Trieste, il tipo di natanti impegnati nei commerci, la loro provenienza e destinazione, la nazionalità dei capitani, la tipologia delle merci trasportate, il loro valore e quantità e, a volte, anche l'eventuale destinazione, per via terra, delle merci sbarcate e la provenienza di quelle che, invece, erano caricate sulle imbarcazioni.

Tali documenti, una volta individuati, sono stati microfilmati e quindi trattati con il sussidio di strumenti informatici.

Va rilevato che le fonti veneziane sono estremamente importanti, sia perché raccolgono le indicazioni di tutte le spie e gli informatori dislocati dalla Serenissima in area austriaca, soprattutto a Trieste, e quelle dei rappresentanti veneziani dislocati nei possedimenti della Repubblica prossimi al confine – come, appunto, il provveditore veneziano di Capodistria –, sia perché forse la qualità delle notizie reperibili a Venezia è superiore, per completezza e precisione, a quella riscontrabile nella documentazione frutto del lavoro delle magistrature austriache, se è vero quanto scrisse Giacomo Casanova, recatosi a Trieste nella seconda metà del Settecento, dove svolse anche l'incarico di informatore al servizio della Serenissima.

Casanova, infatti, scrisse che i dati e le informazioni che gli ufficiali periferici, appartenenti alla burocrazia imperiale e residenti a Trieste, inviavano al centro erano non veritieri e truccati al fine di rendere l'immagine della città più confacente ai desideri degli imperatori austriaci<sup>2</sup>.

## PREMESSE E CONSIDERAZIONI STORICHE

### 1. LA CREAZIONE DEL PORTO FRANCO

Per poter comprendere le motivazioni di fondo che hanno portato alla istituzione del Porto Franco di Trieste da parte di Carlo VI è necessario considerare la posizione, sempre in antitesi, che ha assunto la città di Trieste nei confronti della vicina Repubblica veneta, per affrancarsi dalla quale Trieste ha preferito offrire una assoluta *dedicatio* all'Austria, che nel porto di Trieste vedeva il naturale sbocco nell'Adriatico e da questo al Mediterraneo, cercando di ottenere, in tal maniera, il predominio di questo bacino che, a sua volta, poteva comportare un'espansione marinara con conseguente supremazia economica e commerciale anche nei mari del Levante. Infatti

Nella parte settentrionale dell'Adriatico troviamo da epoca remote un emporio in cui si concentra il commercio di tutte le regioni rivolte verso questo mare non solo, ma anche di quello del Mediterraneo e dell'Oriente che per la loro na-

---

<sup>2</sup> Roberto Finzi, "Trieste perché", in *Storia economica e sociale di Trieste, La città dei gruppi*, a cura di Roberto Finzi e Giovanni Panjek, ed. 2001, vol. I.

turale posizione sono chiamate a mettersi in relazione col centro dell'Europa, considerando l'Adriatico come un canale che a quella parte le avvicina. Nessuna città ebbe tanto a lungo la prevalenza quanto Venezia, la quale si mantenne nel dominio dell'Adriatico coll'abbattere energicamente qualsiasi concorrenza, costringendo al pagamento di un tributo le città circostanti, considerandole come un baluardo della capitale, in cui doveva concentrarsi ogni movimento del commercio<sup>3</sup>.

## 1.1 IL COMUNE AUTONOMO DI TRIESTE

In seguito a ripetuti assedi veneziani, nel 1382 Trieste si consegnò, rinnovando l'atto di *dedicatio* definitivamente alla Casa d'Austria, per acquistare, nei successivi secoli del dominio asburgico, lentamente ma con tenacia sempre maggior importanza<sup>4</sup>.

Poiché gli scontri con Venezia continuavano in forme sempre più gravi, nel 1369, dopo aver chiesto inutilmente aiuto a tutti i potentati vicini, offrendosi in sudditanza all'imperatore Carlo IV come ai conti di Gorizia, a Genova come ai carraresi, i triestini si "offrirono" una prima volta al duca Leopoldo d'Austria in cambio dell'appoggio contro l'espansionismo veneziano, che venne favorito ed implementato dai seguenti avvenimenti che comportarono anche, tra la fine del Trecento e gli inizi del Quattrocento, una sostanziale modifica al panorama "internazionale".

In primo luogo, sconfitti i serbi a Kosovo Polje nel 1389, i Turchi penetrarono nel cuore dell'Europa, da una parte verso Vienna e Budapest, dall'altra verso l'Istria e Fiume, mantenendo tali posizioni per tre secoli, fino al 1683, quando alle porte di Vienna, sul Kahlenberg, le truppe alleate tedesco-polacche sbaragliarono gli eserciti turchi.

Secondariamente, la grave crisi in cui cadde il patriarcato di Aquileia, che si concluse tra il 1419 e il 1420 con l'occupazione del Friuli da parte degli eserciti veneziani e con la definitiva perdita del potere temporale, permise all'espansionismo di Venezia una ulteriore dilatazione, non trovando più avversari né in Friuli, né nella "Histria", con la conseguente *de-minutio* del potere espansionistico commerciale della città di Trieste.

## 1.2 INIZIO DELLE PREOCCUPAZIONI ECONOMICHE E COMMERCIALI

Stando così le cose, dal punto di vista commerciale, mancando l'opera di mediazione che Aquileia aveva sempre svolto tra gli Stati della penisola e

---

<sup>3</sup> Prof. Luigi Morteani, *Condizioni economiche di Trieste ed Istria nel sec. XVIII studiate dalle relazioni dei Podestà-capitani di Capodistria*, Trieste, tipografia Lloyd Triestino, 1888.

<sup>4</sup> <http://www2.arnes.si/-mkralj/istra-history/i-middle.html>

gli Stati transalpini, Trieste si trovò ad affrontare direttamente un problema di non poco conto e che si sarebbe protratto per molto tempo, ovvero assicurarsi, facendo convogliare alla sua piazza, un regolare flusso commerciale da nord, attraverso quella “via dei carsi” per la quale venivano portati dall’Austria, dalla Carniola e dall’Ungheria prodotti essenziali quali grani, farine, carni, in quanto i mercanti si recavano nelle piazze finitime dove trovavano condizioni più vantaggiose, sia dal punto di vista fiscale che dal punto di vista finanziario, ovvero presso gli scali di Muggia e Capodistria.

Per questi motivi nacquero le continue lamentele e pressioni sugli Asburgo affinché, con opportuni provvedimenti, fosse “voltato” il corso delle mercanzie e fosse favorito il porto di Trieste<sup>5</sup>.

L’insorgere di questo problema mostra chiaramente come la condizione di Trieste fosse a quel tempo e sino a tutto il 1600 – estremamente fragile, in quanto sia dal punto di vista militare che dal punto di vista degli approvvigionamenti la città dipendeva in modo determinante dai vicini molto più potenti.

Stando così le cose, al fine di consolidare il proprio diritto e la necessità di confermare l’esigenza di un’esistenza autonoma rispetto all’incombenza e prepotenza veneta, nel 1468 la città per la terza volta “si dette” al duca d’Austria, ma in condizioni profondamente mutate rispetto alle *dedicatio* precedenti: questa volta la resa era totale e il Comune accettava la rinuncia, la «abdicazione e consegna all’imperatore del reggimento e del governo sino allora goduto». E questo, come recita il documento ufficiale, «non per dolo, né per timore, né per suggestione alcuna, sì bene per unanime consenso, con franca spontaneità, semplicemente e liberamente» accettando che le utopie autonomistiche rimanessero un ricordo del passato<sup>6</sup>.

Ma la vera contraddizione di fondo da cui la città non sapeva in alcun modo uscire è così sintetizzata dal Tamaro: «Il non voler appartenere allo straniero che teneva la terra (Carniola) né alla potenza che dominava il mare (Venezia) causava la meschinità economica della città. [...] La città, per prosperare, o doveva essere parte intrinseca e importante d’una grande unità politica, o essere in grado di dettar la sua volontà economica al retroterra. Non era né l’una, né l’altra cosa»<sup>7</sup>.

### 1.3 CENNI DI CARATTERE ISTITUZIONALE E COMMERCIALE

Da un punto di vista istituzionale è da segnalare che sotto gli Asburgo i triestini, sino all’avvento di Carlo VI e Maria Teresa, non godevano di pri-

<sup>5</sup> <http://www2.arnes.si/-mkralj/istra-history/i-middle.html>

<sup>6</sup> Attilio Tamaro, *Storia di Trieste*, vol. I, ed. 1924.

<sup>7</sup> Attilio Tamaro, *Storia di Trieste*, cit.

vilegi particolari, anche se il mare offriva ottime possibilità per il commercio. Perciò Trieste iniziò da sola a condurre una politica aggressiva nel commercio con l'entroterra, costringendo, spesso con maniere forti e presidiando le strade che portavano alle città costiere, i mercanti a convogliare le merci nella città.

Ma seguendo una politica che, per quei tempi, si può dire se non illuminata, per non confonderla con quella di altro periodo storico delle riforme di pensiero, quanto meno avveniristica, se la si guarda con l'ottica dei nostri giorni, gli Asburgo non cambiarono la costituzione cittadina, solo che al massimo ufficio cittadino in luogo del podestà nominarono un capitano al quale, oltre alle funzioni amministrative e giudiziarie podestarili, vennero affidate anche le competenze militari, mentre agli ufficiali cittadini triestini veniva conferita non solo l'amministrazione generale, ma anche la gestione economica della città. In tal maniera Trieste godeva di un'autonomia maggiore delle città dell'Istria veneta, in cui tutte le maggiori cariche cittadine pubbliche come pure gli alti funzionari venivano nominati dal podestà veneziano, anziché essere espresse dalle singole entità locali.

Appena con l'istituzione del Tribunale provinciale mercantile (1722), a cui poco dopo seguì l'Intendenza commerciale per il Litorale Austriaco (1731, rinnovata nel 1748), nonché con le ampie riforme dello statuto cittadino, l'autonomia iniziò a ridursi, senza però che le riforme introdotte comportassero per Trieste drastici cambiamenti, venendo essa inclusa gradualmente nel sistema amministrativo provinciale, per cui dall'amministrazione cittadina si sviluppò la magistratura cittadina del tipo usuale anche in altre città austriache.

#### 1.4 LA NASCITA DELLA TRIESTE “MODERNA”

Quando nel 1719 Carlo VI concesse alla città una “temporanea” patente di porto franco, le vicende della Trieste “moderna” ebbero inizio e con queste la storia di una città destinata a diventare agli inizi del Novecento uno dei più grandi scali dell'intera Europa.

In tal senso le righe che seguono possono essere veramente esplicative ed utili al presente contesto:

Fin dall'anno 1717 con Patenti delli 2 giugno l'Imperatore Carlo VI spiegò la sua volontà Sovrana circa i porti marittimi dell'Austria interiore, di Trieste, e di Fiume, dichiarandoli Porti Franchi. Successivamente con altre Patenti delli 18 marzo 1719, 19 dicembre 1725, 31 agosto 1729, e più particolarmente col Ces.R. Editto delli 15 marzo 1748 lo stesso Imperatore confermando l'accordata franchigia alli medesimi porti rinnovò e dilatò di mano in mano molti altri privilegi, ed esenzioni a favore de' trafficanti, negozianti, fabbricatori ed

artisti, li quali pensassero di stabilirsi nei medesimi porti, o nelle altre città, borghi, villaggi e terre dell'Austria interiore, donde può dirsi con certezza che tragga la città di Trieste l'origine dello stato florido e di prosperità nel quale oggi si ritrova già molto avanzata<sup>8</sup>.

I seguenti avvenimenti di grande portata internazionale sono stati la causa della decisione dell'imperatore Carlo VI d'Asburgo di concedere "temporaneamente" a Trieste e a Fiume la patente di porto franco ed i privilegi connessi.

La scelta di tali località fu determinata anche dal fatto che si trattava di due centri che avevano già da tempo le caratteristiche di un già solido inurbamento, e quindi la creazione di un porto franco comportava costi ovviamente minori rispetto a quelli che avrebbe comportato la creazione di un porto franco in una nuova realtà, priva di strutture di base<sup>9</sup>.

La sconfitta dei turchi ad opera delle armate asburgiche ed alleate, a partire da quella decisiva alle porte di Vienna nel 1683 fino alla pace di Pozzoverac (Passarowitz, in lingua tedesca) nel 1718, avevano definitivamente bloccato il secolare espansionismo ottomano verso occidente e liberato territori vastissimi su cui la casa d'Asburgo poteva rivolgere la propria attenzione e le proprie mire.

Contemporaneamente la grave crisi militare e politica in cui versava la Serenissima aveva, con la riconquista della Morea da parte dei Turchi, confermato che Venezia era ormai incapace di garantire la sicurezza dell'Adriatico e si trovava in qualche modo circondata dai domini asburgici che, all'indomani della Guerra di successione spagnola, si erano estesi al regno di Napoli, alla Sardegna, nonché ai ducati di Milano e di Mantova.

Stando così le cose in campo internazionale gli Asburgo strategicamente ed opportunamente decisero di creare degli sbocchi sul mare per il nuovo vastissimo hinterland su cui non incombeva più, dopo secoli, il pericolo turco.

Le reali intenzioni di Carlo VI furono infatti evidenti quando, tra il 1724 ed il 1728, venne costruita la nuova strada Trieste-Vienna attraverso la sella di Postumia e vennero restaurate le strade del Vipacco e del Predil, al fine di attirare sempre più Trieste e Gorizia verso l'entroterra austriaco. Veniva così coronato il sogno secolare dei triestini di "voltare" i commerci provenienti da nord verso il loro porto<sup>10</sup>.

Per raggiungere tale obiettivo, ci si operò quindi per sviluppare e perfezionare la rete stradale dell'Impero asburgico in modo da migliorare, rendendoli più agevoli e meglio collegati non solo tra loro, ma anche con il resto del mondo, i traffici commerciali attraverso i porti franchi ed inoltre, per agevolare i commercianti a sviluppare una loro strategia persona-

---

8 Da *Il Mentore perfetto de' negozianti ovvero guida sicura de' medesimi*, tomo V, Trieste, 1797, p.331.

9 Attilio Tamaro, op. cit., vol. II, pp. 140 e seg.

10 <http://www2.arnes.si/~mkralj/istra-history/i-middle.html>

le, purché più conveniente, venne concesso di depositare, verso un corrispettivo di affitto, le merci in empori camerali.

Ancora in questo periodo i mercanti godettero di libertà di alloggio, di costituirsi una stabile dimora ed altre agevolazioni, indipendentemente dalla loro nazionalità e religione, in quanto venne praticamente istituzionalizzata la liberalizzazione del culto.

In particolare, per quanto riguarda la comunità israelitica, si osserva che nel 1735 a Trieste la sua composizione era di 25 famiglie, delle quali più del 40% di recente immigrazione<sup>11</sup>.

Di diverso avviso, ma sicuramente non attendibile e di parte, in quanto prende come base di confronto per la sua disamina l'anno 1699, è lo storico di estrazione fascista Attilio Tamaro, che, contrario alla politica di Carlo VI, afferma che nel 1735 si verifica invece un calo nella popolazione, derivato, quale necessaria conseguenza, dalla politica, gravata da non pochi insuccessi che segnano l'ultima parte del regno di Carlo VI<sup>12</sup>.

Ma dette liberalità, concesse in un primo momento per far decollare l'emporalità cittadine e che potevano costituire motivo di abuso da parte dei delinquenti che, per sfuggire alla giustizia del loro Stato, avessero preso stabile dimora in città, furono normate con appositi provvedimenti presi successivamente da Maria Teresa<sup>13</sup>.

## 1.5 GLI INTERVENTI A TRIESTE DI MARIA TERESA D'ASBURGO

Solo nel 1748, dopo la fine della Guerra di successione austriaca, la figlia di Carlo VI, Maria Teresa, poté riprendere con forza la politica del padre riuscendo a dare un vigoroso impulso a quelle scelte di espansione e di rinnovamento che investivano in modo diretto il porto di Trieste. Venne, tra l'altro, decisa l'istituzione di una nuova Intendenza Commerciale (Commercial Intendenz), che estendeva i propri poteri sul Litorale (Litoral), vera e propria provincia dell'Impero – territorialmente ancora non compatta – che comprendeva Fiume, Aquileia, Porto Re, Segna, Carlopago e di cui Trieste divenne la capitale<sup>14</sup>.

Inoltre vennero anche eliminati, in quest'occasione, nella politica di espansione commerciale e marittima, quegli ostacoli che avevano impedito lo sviluppo del litorale, in particolare vennero abbattute le barriere doganali tra provincia e provincia, in modo da agevolare i

---

11 Roberto Finzi, "Trieste perché", in *Storia economica e sociale di Trieste, La città dei gruppi*, a cura di Roberto Finzi e Giovanni Panjek, ed. 2001, vol. 1°, p. 27.

12 Attilio Tamaro, *op. cit.*, p. 153.

13 Filippo Lodato, "Internazionalità e storicità del Porto Franco di Trieste", in *Monografie del diritto della navigazione*, a cura di Francesco Querci, Edizioni Università di Trieste, Trieste, 2001.

14 <http://members.xoom.virgilio.it/XOOM/toth37/COINS/Talleri>

traffici interni e di scambio, e venne esteso il punto franco all'intera città ed al suo territorio<sup>15</sup>.

Negli anni seguenti (1749 e 1753), con due successive "Risoluzioni sovrane" in cui venivano definite le linee generali della politica viennese, Maria Teresa ridisegnò i fondamenti istituzionali e gli istituti giuridici del Porto Franco e della nuova provincia, abbandonando definitivamente quella impostazione protezionistica e quella concezione patrimoniale dello Stato che avevano caratterizzato ancora le scelte di Carlo VI.

Furono così potenziati i traffici commerciali, in particolare il settore delle importazioni, con l'istituzione di un efficiente servizio postale, la regolazione dei pedaggi verso Trieste e il litorale austriaco e la concessione di numerose facilitazioni ai commercianti greci e turchi al fine di convogliare verso Trieste le loro attività imprenditoriali.

Solo con l'opera di Maria Teresa si verificarono dunque le condizioni necessarie per la creazione del porto franco e quindi il decollo della città, inserita ormai organicamente all'interno della generale rinascita economica che si stava verificando nei territori degli Asburgo.

Opere importanti, tra le quali l'acquedotto, il molo Santa Teresa, il molo San Carlo, due lazzaretti, il Canal Grande, la nuova dogana, la costruzione di case sui fondi delle saline, la nuova parrocchia di Sant'Antonio (nel 1771), con una chiesa al limite del Canale, prepararono lo sviluppo dei commerci. Nacque così il Borgo Teresiano (Theresienstadt) con le strade ad angolo retto come le vecchie saline su cui è sorto e con molti edifici originari, quindi risalenti alla seconda metà del XVIII secolo. In questa logica di sviluppo si ordinò anche l'abbattimento delle mura: «Bisognava che l'antica città solidarizzasse con i nuovi venuti, si unificasse col Distretto Camerale. Ma i patrizi, che temevano la commistione, evitano di obbedire»<sup>16</sup>.

Si aprì così un periodo di notevole crescita per una borgata di 4.000 abitanti, che fino a quel momento si era appoggiata prevalentemente sulle antiche saline, tra le mura e il canale, e sulla produzione del vino nel circondario<sup>17</sup>.

Di ciò testimonia Alvise Foscarini, in qualità di rappresentante della Serenissima, in una relazione del 2 aprile 1754 inviata da Palmanova al Senato veneto, il quale osserva che a Trieste, "pur avendo li suoi stabili abitatori", con l'avvento della Compagnia di Ostenda nel 1720 venne implementato il flusso dei traffici, che, a sua volta, comportò un notevole incremento della popolazione<sup>18</sup>.

---

15 Claudio Visintini, "La crescita urbana", in *Storia economica e sociale di Trieste*, op. cit., pp. 244 e seg.

16 Attilio Tamaro, *Storia ...*, op. cit. - vol. II

17 Claudio Visintini, *La crescita urbana*, op. cit.

18 Archivio di Stato di Venezia, "5 Savi alla Mercanzia", vol. *Dogane*, nota di data 2 aprile 1754 di Alvise Foscarini al Senato della Repubblica veneta circa l'implemento dei traffici e lo sviluppo del commercio della città di Trieste.

Pochi anni dopo, l'istituzione del porto franco fu estesa a tutto il territorio cittadino, favorendo l'arrivo in città di un gran numero di artigiani, manovali, piccoli imprenditori, facchini, tutti attirati dal miraggio di facili guadagni e dalle immunità generosamente concesse.

Secondo quanto raccolto da Pietro Montanelli, aggiunto al civico ufficio statistico anagrafico, all'inizio del secolo XVI Trieste avrebbe avuto 6-7.000 abitanti, per raggiungere un massimo di 8.000 nel 1578 e quindi decrescere progressivamente fino ad arrivare a 5.000 all'inizio del 1700<sup>19</sup>.

Infatti quando Trieste decolla come emporio commerciale il suo sviluppo demografico è particolarmente consistente, crescendo la popolazione della città, tra il 1700 ed il 1800, di oltre sei volte, mentre quella di Vienna risente solamente di un raddoppio<sup>20</sup>.

#### 1.6) IL PORTO FRANCO – SVILUPPO ECONOMICO E COMMERCIALE DELLA CITTÀ

Il 18 marzo 1719 Carlo VI d'Asburgo, imperatore d'Austria ed Ungheria, istituì il Porto Franco di Trieste.

In precedenza, quasi a preparare il terreno per tale nuova istituzione, Carlo VI, su consiglio del principe Eugenio di Savoia, promulgò il 2 giugno 1717, con atto unilaterale, una speciale patente di commercio, che stabiliva quella libertà di navigazione che la repubblica veneta aveva sempre ostacolato<sup>21</sup>.

Infatti da sempre «Trieste, gelosa della sua indipendenza e desiderosa di mantenersi con vita propria, si oppose con tutta la sua forza alla Repubblica veneta, sostenendo con lei una lotta continua, che con la stipula di alcuni trattati conclusi con stati esteri (Pontefice, Spagna e con Venezia stessa) per avere alcuni privilegi commerciali, dimostrò la sua determinazione per far fiorire il grande commercio»<sup>22</sup>.

Ancora prima, nel 1708, in occasione dell'indagine fatta dal governo di Vienna per il potenziamento dei traffici, Trieste espone tutte le cause del decadimento, determinate dalle pretese della Repubblica, che voleva vietare la fabbricazione del sale e la libera navigazione dell'Adriatico, e ciò per costringere questa città a rifornirsi presso la Repubblica, accettando i prezzi da essa imposti<sup>23</sup>.

---

19 Pietro Montanelli, *Il movimento storico della popolazione di Trieste*, Trieste, 1905.

20 Roberto Finzi, "Trieste perché", in *Storia economica e sociale...*, op. cit.

21 Filippo Lodato, *Internazionalità...*, op. cit.

22 Da *Condizioni economiche di Trieste ed Istria nel sec. XVIII*, del prof. Luigi Morteani studiate dalle relazioni dei Podestà-capitani di Capodistria, Trieste, tipografia Lloyd Triestino, 1888.

23 Da *Condizioni economiche di Trieste ed Istria nel sec. XVIII*, del prof. Luigi Morteani, studiate dalle relazioni dei Podestà-capitani di Capodistria, Trieste, tipografia Lloyd Triestino, 1888.

Nella prima metà del Settecento l'Imperatore d'Austria Carlo VI d'Asburgo, cui Trieste apparteneva dal 1382, aveva concesso alla città il privilegio di essere "porto franco", cioè esente da dazi e tariffe doganali. Questa istituzione aveva provocato un rapido sviluppo della città, che, favorita anche dalla crisi di Venezia, era diventata in breve il porto dell'Impero Austroungarico e sede di una Borsa, di banche, di società di assicurazione e di compagnie di navigazione.

Ciononostante il primo periodo di attività non può dirsi felice e fruttuoso: la Compagnia delle Indie fallisce ed il porto soffre soprattutto della mancanza di comunicazione con l'entroterra. Non esisteva una strada diretta per l'interno del territorio austriaco e particolarmente per Vienna.

Come detto più sopra, solo quando a Carlo VI subentrerà l'Imperatrice Maria Teresa, la città assume un proprio sviluppo: si estende oltre le vecchie mura, vengono nel periodo dal 1750 in poi interrate le saline e nel 1780 inaugurata la strada diretta per Vienna attraverso Opicina (attuale via Commerciale) e Lubiana.

La città si sviluppa lentamente e raggiunge, prima delle Guerre napoleoniche, circa 30.000 abitanti. L'attività è commerciale e di scambio dei prodotti dell'entroterra con quelli che provengono da oltre mare e si sviluppa particolarmente nel commercio del sale<sup>24</sup>.

Con l'avvento della stabilità, Maria Teresa si dedicò al consolidamento del suo potere, eliminando, dove possibile, l'eccessivo frazionamento della monarchia asburgica, creando uno Stato più accentrato, con un proprio esercito ed un corpo burocratico al servizio del Sovrano, procedendo così ad un inizio di razionale ristrutturazione.

A Trieste l'impulso innovativo di Maria Teresa fu particolarmente sentito. Infatti la città fu privilegiata, per la sua posizione geografica nei confronti dell'Austria, nella costruzione del porto quale principale scalo marittimo dell'Impero asburgico, venendo preferita ad Aquileia, Monfalcone, Duino e Fiume.

Inoltre alla lungimiranza di Maria Teresa vanno ascritti alcuni provvedimenti che potenziarono la ricchezza cittadina.

Impose l'abbattimento delle mura (1749) con l'eliminazione della città "vecchia" e "nuova", promuovendo la fusione degli abitanti. Promulgò l'estensione all'intera città delle franchigie doganali, provvedimento che provocò a Trieste un'abnorme affluenza di persone di tutte le razze e di ogni ceto (italiani, serbi, sloveni, croati, ebrei, greci), in favore dei quali venne anche promulgato l'"Editto di tolleranza", che dava la libertà di culto, di negoziare liberamente e di possedere beni reali.

La "città nuova" sorse in breve tempo accanto alla città medioevale e fu subito chiamata "città teresiana", benché la struttura di base delle sue

---

24 Filippo Lodato, *Internazionalità...*, op. cit.

vie sembra forse essere quella romana, perfettamente intagliata ad angolo retto con vie parallele ed incrociantsi fra loro. Il quartiere teresiano, sorto sull'interramento delle saline, è un'opera di pianificazione urbana in collegamento con le necessità e le esigenze del porto.

L'Imperatrice volle il ritorno di un'amministrazione legata ad autorità locali, ma con stretta dipendenza dallo Stato. La "Hauptresolution", iniziata nel 1749 e completata nel 1752, diede una ben regolata struttura all'Intendenza commerciale, stabilendo a suo favore un gruppo di competenze e di poteri quale organo statale decentrato che durerà fino al 1776.

Sotto Maria Teresa Trieste divenne importante anche per il Tribunale di Cambio Mercantile e per il Consolato del Mare, assieme all'attività dell'Ufficio giudiziario con il nuovo "regolamento di commercio e de' falliti". Creò l'Ufficio Tavolare con compiti di registrazione degli immobili, tutt'ora esistente e facente stato. Promulgò ordinanze scolastiche (1774) con l'istituzione di scuole primarie (obbligatorie) e secondarie, ordinanza valida anche in tutte le province austriache. Nel 1753 venne creata la "Scuola Nautica di Trieste" per promuovere il commercio e la navigazione nel Litorale austriaco<sup>25</sup>.

Nel 1766 prese a funzionare di fatto la prima Compagnia di Assicurazioni (marittima) voluta da Maria Teresa e nata sul modello di altri paesi.

È ancora da ricordare che, durante il primo periodo del regno di Maria Teresa, l'emporio commerciale aveva continuato a seguire le direttive di Carlo VI, ma in seguito vennero emanate da parte di Maria Teresa patenti riguardanti il riconoscimento e i privilegi accordati a presenze di nazionalità estera, ivi compresa la libertà di culto e di lingua, e la soppressione delle Dogane, in particolare nel 1747 per gli Ebrei, nel 1751 per i Greci di religione ortodossa e nel 1755 per gli Armeni e per i Serbo-ortodossi<sup>26</sup>, nei confronti dei quali il patriziato triestino continuò a dimostrarsi ostile, nonostante la loro operosità fornisse un indiscutibile apporto al decollo delle attività emporiali ed un indiscusso aumento demografico, che in questo periodo (1758) vede arrivare la popolazione della città a contare 11.228 abitanti<sup>27</sup>.

Infatti, a comprova di questo sviluppo, è da segnalare una nota del 17 marzo 1754 di Alvise Foscarini al Senato che, nel segnalare l'aumento demografico, descrive che la popolazione di Trieste è formata sostanzialmente da 3 elementi: "i triestini naturali, i forestieri permanenti" e una terza fascia che, a sua volta, comprende 2 classi, «gli operai e i lavoratori di fabbriche, canali ed altre opere pubbliche, l'altra dei lavoratori degli approdi e delle negoziazioni, ancorate al flusso mercantile»<sup>28</sup>.

---

25 <http://members.xoom.virgilio.it/XOOM/toth37/COINS/Talleri>

26 G. Botteri, *Il porto franco di Trieste. Una storia europea di liberi commerci e traffici*, soc. Edit. Libreria, Trieste, p. 228.

27 Claudio Visintini, *La crescita...*, op. cit., p. 245.

28 Archivio di Stato di Venezia, "5 Savi alla Mercanzia", vol. *Dogane*, nota di data 17 marzo 1754

In sintesi si può affermare che Maria Teresa fu assai preveggente nel capire l'utilità economica che poteva portare questa città per il suo Impero, con la costruzione di un porto di grandi dimensioni, che avrebbe aperto importanti commerci in tutto l'Oriente<sup>29</sup>.

Infatti il programma di potenziamento del porto è uno dei punti di maggior rilievo nell'"Istruzione" di Maria Teresa del 1749 per lo sviluppo dell'economia cittadina, che con il recupero funzionale del Mandracchio, la valorizzazione del bacino antistante il molo San Carlo, la realizzazione del Canal Grande e la costruzione del molo teresiano, il cui compito era quella di creare non solo una zona protetta dai venti di libeccio e scirocco, ma anche un baluardo difensivo militare all'ingresso del porto, dà lo stimolo necessario a far catalogare il nuovo porto franco tra i più richiesti, anche per la sua naturale posizione logistica<sup>30</sup>.

## 2. BREVI NOTAZIONI SULLA MAGISTRATURA DEI "5 SAVI ALLA MERCANZIA"

La magistratura dei "5 Savi alla Mercanzia" era un organo amministrativo-giuridico della Repubblica di Venezia, che affiancava gli altri organi di governo istituzionali che reggevano le sorti della "Serenissima"<sup>31</sup>.

Questa magistratura aveva pari dignità e pari potere degli altri organi costituzionali e giudiziari.

Le funzioni espletate dai 5 Savi alla Mercanzia erano quelle relative alla cura del commercio, ed erano state affidate a questa magistratura, in via straordinaria nel 1505, e in via definitiva nel 1517, in considerazione degli ottimi risultati che in relazione ai controlli sui traffici commerciali si erano ottenuti da parte di questa magistratura.

Inoltre detta magistratura aveva "Vis Domini" anche sopra tutti gli uffici che regolavano le mercanzie, comprese le arti.

Sin dalla sua prima costituzione ebbe competenze ed importanza nel commercio di terra e di mare.

Dal 1540 questo organo ebbe anche il compito di rivedere le mercedi e le tariffe che venivano corrisposte all'erario dalle lanerie della città di Venezia.

Inoltre dal 1570 ottenne la vigilanza sulla navigazione e dal 1588 anche sulle assicurazioni marittime.

In più nel 1600 passò sotto la sua responsabilità anche il controllo di giurisdizione su alcune materie di diritto civile, e dal 1688 si occupò pure

---

di Alvise Foscarini al Senato della Repubblica veneta.

29 <http://members.xoom.virgilio.it/XOOM/toth37/COINS/Talleri>

30 Claudio Visintini, *La crescita...*, op. cit.

31 Alberto Cosulich, *I naufragi nel '700 e nell'800 - un veliero su tre andava perduto in mare*, casa editrice I sette, Venezia.

dei reati di contrabbando, la cui istruttoria e i relativi atti procedurali vennero affidati, quale compito specifico, ad uno dei 5 Savi, che prese il nome di “Inquisitore”.

Infine dal 1708 vennero anche istituiti, a latere di detta magistratura, anche i “Deputati al Commercio”, alle cui riunioni doveva intervenire obbligatoriamente anche un membro dei 5 Savi alla Mercanzia, ma detto organo ebbe vita breve e venne abolito nel 1736.

Le competenze dei 5 Savi alla Mercanzia vennero a loro volta ampliate con l’attribuzione di tutte le competenze e inquisizioni circa i naufragi e le loro cause.

Continuarono ad esplicare la loro attività sino alla caduta della Repubblica veneta, travolta dalle campagne napoleoniche in Italia e sanzionata internazionalmente con il Trattato di pace di Campoformido (1797).

### 3. SCHEMA DELLE UNITÀ DI MISURA E VALORE ADOTTATE NELLA DOCUMENTAZIONE RACCOLTA<sup>32</sup>

#### 1) Misure di capacità

##### a) Per gli aridi

Litri

Moggio = 4 Staia	333,268800
Stαιο = 2 Mezzeni	83,317200
Mezzano = 2 Quarte	41,658600
Quarta = 4 Quarteroli	20,829300
Quarterolo	5,207325

<sup>32</sup> Angelo Martini, *Manuale di Metrologia, ossia misure, pesi, e monete*, Editrice E.R.A., 1776, pp. 818 e seg.

## b) Per i liquidi

Litri

Burchio = 60 Botti	45070,200000
Botte = 10 Mastelli	751,17000
Anfora = 4 Bigonce (8 Mastelli)	600,936000
Bigoncia = 2 Mastelli	150,234000
Mastello = 7 Secchie	75,117000
Barile = 6 Secchie o 24 Bozze	64,385900
Secchia = 4 Bozze	10,730983
Bozza (= Boccale) = 4 Quartucci	2,682746
Quartuccio = 4 Gotti	0,670686
Gotto	0,167672

## c) Per l'olio

Litri

Migliaio = 40 Miri	631,592000
Miro	15,789800

## 2) Misure di peso

## d) Peso Grosso

Kg

Migliaio = 1000 Libbre	476,998720
Centinaio = 100 Libbre	47,698872
Libbra grossa = 12 Once	0,476999
Oncia = 192 Carati	0,039750
Carato = 4 Grani	0,000207
Grano	0,000052

Il Peso grosso era in uso per la maggior parte delle merci: metalli, lana, cotone, uva passa, olio ecc.

e) Peso sottile

Kg

Carica = 4 Centinaia	120,491880
Centinaio = 100 Libbre	30,122970
Libbra sottile = 12 Once	0,301230
Oncia = 8 Dramme	0,025102
Dramma = 3 Scrupoli	0,003198
Scrupolo = 20 Grani	0,001046
Grano	0,000052

Il Peso sottile era usato specialmente per le droghe, sapone, cotone, caffè, zucchero, riso, burro ecc.

f) Per i medicinali

Grammi

Libbra (Libbra sottile) = 12 Once	301,229700
Oncia = 8 Dramme	25,102475
Dramma = 3 Scrupoli	3,137809
Scrupolo = 20 Grani	1,045986
Grano	0,052297

### 3) Monete

I conti si tenevano anticamente nella Repubblica veneta in Lire di 20 Soldi di 12 Denari.

Invece, la lira effettiva d'argento veneta (senza modifica al suo valore originario e che interessa il periodo storico in esame) fu introdotta nel 1472 a seguito di un'ordinanza del 29 marzo 1472 del Doge Nicola Tron e continuò ad avere corso legale sino al 1797, e cioè sino alla fine della Repubblica veneta a seguito del Trattato di Campoformido (17 ottobre 1797).

Lira veneta

Lira italiana

Lira di Venezia di 20 Soldi	0,5228
Soldo di 12 Denari	0,0261
Denaro	0,0022

A seguito della presente disamina comparativa relativamente alle quantità di misura, peso e valore in corso nel periodo storico oggetto della presente analisi, sembra interessante ricordare la Regia Ordinanza, emanata il 1° ottobre 1756, e successivamente confermata da S.M.I. il 11 giugno 1758 e pubblicata in Trieste per la seconda volta il 25 novembre dello stesso anno, che riguarda "i pesi mercantili" trattati ed in vigore, a partire da detta data, nella piazza cittadina.

Infatti con detta Ordinanza vennero aboliti sia per le spese correnti sia per il commercio interno i vecchi pesi e misure, tollerati sino a detta data, e sostituiti con i pesi e le misure usate a Vienna «nelle Botteghe al taglio e nelle vendite al minuto delle droghe, de' frutti [...] e d'ogni sorta di commestibili; quindi è che da tal epoca in qua si usa in Trieste generalmente il Peso di Funto di Vienna».

Per i negozianti all'ingrosso si fa un'eccezione lasciando loro la possibilità di servirsi anche delle misure degli stati esteri, per cui questi ultimi continueranno ad usare nelle transazioni commerciali delle merci che giungono per mare<sup>33</sup>.

<sup>33</sup> Da *Il mentore perfetto de' negozianti ovvero guida sicura de' medesimi*, Trattato utilissimo diviso in cinque tomi, tomo V, Trieste, 1797, p. 343.

#### 4. TIPOLOGIE DI BASTIMENTI ATTIVE NELLA REALTÀ PORTUALE TRIESTINA RICONTRATE DALL'ESAME DELLA DOCUMENTAZIONE

##### a) Batelucio

Tipo di bragozzetto variante dai 9 agli 11 m, era generalmente usato per la pesca delle sardine durante la primavera e l'estate; armato solitamente con un solo albero a poppa e vela al terzo, poteva sostituire al trinchetto un fiocco detto "polachina". La propulsione era garantita da un ricco parco remiero. La vela e lo scafo ripetevano i motivi decorativi dello stesso bragozzo, però la sua vela veniva ammainata a dritta e poggiata alla forcola di poppa contrariamente a quella del bragozzo. Aveva solo due "mancoli" a prua ed il suo scafo era molto più stretto.

Picciol naviglio che sta legato al naviglio grande per i bisogni che possono nascere. Viene dal Battere continuo dei remi nell'acqua, e può defenirsi Quella specie di palischermo ordinario, che si usa per servigi del cuoco e dello spenditore, all'ordine di bastimento grande, specialmente militare, perché va lento, e sempre qua e là, battendo l'acqua del porto e della rada<sup>34</sup>.

##### b) Bragagna

La bragagna, le cui origini si perdono nel tempo, era una barca molto strana per le sue forme eterogenee. Simile al bragozzo nella prora, aveva caratteristiche simile a quelle del topo nella poppa; di forma molto allungata, con un rapporto fra larghezza e lunghezza di circa 1:6, poteva raggiungere al massimo i 12/13 m. Il fondo naturalmente era piatto. Era insostituibile nella pesca lagunare e valliva per l'uso di una speciale rete detta, appunto, "bragagna". La bragagna era munita di 3 alberi con vele al terzo, poco inclinate nella parte superiore, usate per gli spostamenti laterali nell'esercizio delle sue attività peschereccia, trascinando, appunto la rete "bragagna" allargata da due "sportieri" (corti pali) che erano sistemati esternamente sulla poppa e sulla prua.

In antico, ogni bragagna era munita di un mulinello sistemato al centro della barca, il quale serviva, in tempo di bonaccia, a spingere in avanti la barca, legata attraverso una fune ad un palo o ad un'ancora. Azionando il molinello, era possibile far avanzare la barca e la rete insieme.

La bragagna veniva usata per vari tipi di pesca:

---

<sup>34</sup> Guglielmotti, *Dizionario marinaresco*, realizzato più di cento anni fa.

- 1) per la pesca delle moleche;
- 2) per la pesca a cocchia;
- 3) per la pesca a tartana in mare nei periodi invernali<sup>35</sup>.

c) Bragozzo (lo scafo e le sue vele)

Verso la metà del '700, a seguito del Decreto regio del 1738, caldeggiato dagli istriani e inteso a interdire la pesca con reti a fondo o a strascico perché distruttrice delle uova e della continuità della specie marina, iniziò la decadenza della tartana ed ebbe inizio lo sviluppo accelerato del bragozzo, che, grazie al fondo piatto, si mostrava particolarmente idoneo alla pesca anche nei nostri fondali bassi delle coste altoadriatiche italiane.

La diffusione del bragozzo a danno della tartana può essere motivata dal fatto che numerosi piccoli armatori avevano abbandonato l'attività peschereccia per altre attività di terra più sicure e redditizie (basti pensare che solo nel triennio 1892-95 ben 116 imbarcazioni furono messe in disarmo, con la conseguente necessità per circa 150 persone di cercarsi un nuovo lavoro) e che una tartana, uscendo dallo squero, costava il triplo di un bragozzo: 7.000 lire contro le 2.300 del 1892.

Queste circostanze, le quali, come si è detto, giustificano l'enorme sviluppo del bragozzo, determinarono anche la frantumazione della proprietà e il nascere di una nuova classe di piccoli proprietari interessati, se non costretti, ad un tipo di conduzione familiare del natante che, a differenza della tartana, che richiedeva otto persone di equipaggio, poteva essere governata da tre soli operatori.

Era, il bragozzo, un'imbarcazione assai simile alla tartana tanto nella forma, quanto nella concezione strutturale e strumentale. Certamente più piccola e meno pesante, ma non meno resistente per la qualità del legno, accuratamente scelto e selezionato.

Il bragozzo era inoltre un perfetto binomio di forma e colore.

La lunghezza variava dagli 8 ai 13 metri, misurava da 2 a 2,30 metri di larghezza e circa 1,25 metri di altezza nella parte centrale.

L'ampia curva di prora ripeteva quella stessa della tartana; protetta da una lama metallica corrente per tutta la lunghezza del fondo, terminava nella parte superiore con un allargamento che poteva ricordare, in maniera più semplice e sobria, la testa di ariete delle antiche imbarcazioni venete.

Lateralmente a questa curva di prora, le due ampie lunette rigonfie portavano due grandi occhi, mentre la parte poppiera, quadrata, perpendicolare alla linea di galleggiamento, era caratterizzata da due bordure superiori variamente decorate.

---

<sup>35</sup> Dino Memmo, *Calafati, squeri e Barche di Chioggia*, II tomo: I legni, Nuova Editrice Charis - Chioggia.

Dal centro della poppa un ampio timone a calunno robusto e profondo s'affondava al di sotto della carena piatta, soprattutto per motivi di sicurezza in caso di maltempo.

I colori del timone potevano variare notevolmente e rispecchiavano, assieme a tutto il resto, la personalità del *paron* e dello stesso costruttore.

Ma l'elemento più caratterizzante e vistoso del bragozzo si esprimeva nella forma e nei colori delle due vele. Di forma irregolare trapezoidale (vela "al quarto" o a "trabaccolo"), sembravano create in funzione de vento. La parte centrale poteva variare dal giallo all'arancio, al bianco e più raramente, al verde. Era frangiata di blu, rosso e indaco ed era limitata superiormente dalla parte angolare che poteva ripetere, in successione inversa, i primi colori. La parte inferiore, più larga, che faceva da base, a dentelli, poteva essere tinggiata di bianco, azzurro, giallo e, raramente, anche di nero. La zona centrale era quella destinata a dare tono e carattere all'intero apparato perché, al centro, spiccavano gli emblemi religiosi, araldici o di carattere profano che sempre informavano e qualificavano l'opera dei maestri artisti.

Trae, quindi, come sopra più ampiamente illustrato, la sua prima origine come barca da pesca, di origine chioggiotta, a fondo piatto e con vele vivacemente colorate, barca che è stata la più diffusa fra le due sponde dell'Adriatico Settentrionale. Sopravvive ancora in esemplari trasformati ed è presente al museo galleggiante di Cesenatico<sup>36</sup>.

#### d) Brazzera da pesca

La brazzera, bragozzo di piccole dimensioni non pontato, il cui nome deriva dall'isola dalmata di Brazza, aveva forma piuttosto tozza, con rapporto larghezza:lunghezza 1:3 ed era nata per la propulsione remica, in quanto dotata di 6 remi azionati da altrettanti vogatori più un timoniere, ma montava anche un albero con vela al terzo (raramente al quarto) e talvolta un'asta di fiocco con polacca.

Era una barca da pesca dell'alto Adriatico, tuttavia non molto usata dai nostri pescatori, che preferivano il batelucio o il topo, aventi analoghe prestazioni e armanti la stessa velatura.

È stata per lunghi anni la barca da trasporto tipica dell'Adriatico Orientale, specialmente dell'Istria e Dalmazia, dove è stata impiegata per i più svariati usi e dove esisteva anche la versione a due alberi<sup>37</sup>.

Poteva raggiungere la lunghezza di 14 m.

Di parere contrario è invece il dott. Aldo Cherini di Trieste, come si deduce da un suo lavoro inedito: «Andar a cercare l'origine della brazzera

---

<sup>36</sup> Dal catalogo della Mostra "Aldebaran" del 2001 relativo alle barche tipiche dell'Adriatico.

<sup>37</sup> Ut supra.

con l'aiuto dell'etimologia secondo la quale questo tipo di barca verrebbe dall'isola dalmata di Brazza non ci sembra cosa sostenibile. Certo è che la brazzera ha trovato nell'ambiente marino dalmatico l'impiego più diffuso e longevo sia nel piccolo cabotaggio che in altri usi, tanto che lungo quelle coste non è difficile trovare ancora non pochi esemplari sia pure trasformati con tughe e motori».

Ma la brazzera è stata molto diffusa anche nel Golfo di Trieste e nell'Istria, dove, anzi, a Pirano e a Capodistria, ha avuto i principali centri di armamento. Va subito detto che il tipo istriano si presentava alquanto diverso sia per quanto riguarda lo scafo, che aveva maggiore capacità di carico, sia per particolari costruttivi, sia per il fatto che in Istria questo tipo di barca non è stato mai impiegato nella pesca. Talune brazzere dalmatiche sono tanto piccole da non essere pontate.

È una barca molto interessante, sparita quasi all'improvviso nel corso degli anni Trenta perché ha risentito per prima della rivoluzione in corso nel trasporto dei piccoli carichi.

Può sembrare a prima vista una riduzione del trabaccolo, cioè un trabaccolo ridisegnato in scala ridotta con un albero solo. Ma ciò risulta subito molto dubbio quando si considerino due fatti: sono esistite brazzere anche a due alberi e l'attrezzatura velica d'origine è data dalla vela latina (triangolare) generalizzatasi in tempi molto antichi, all'epoca dell'Impero Bizantino. Il trabaccolo munito di vela al terzo sarebbe venuto, pertanto, dopo, almeno nella forma conosciuta nei nostri giorni, come adeguamento alle esigenze di sviluppo dei traffici cabotieri, senza invadere il campo di attività della brazzera anche in ragione delle diverse capacità di carico e del diverso pescaggio.

Va notata anche un'altra caratteristica peculiare della brazzera: lo spostamento dell'attrezzatura velica, sia ad un albero che a due alberi, a pravia in modo da lasciare libera buona parte della coperta per le manovre d'imbarco e di sbarco e per i passeggeri, che potevano trovare un passaggio senza intralciare il lavoro dei marinai. Emerge con ciò l'impiego della brazzera in antico, il trasporto misto, e conosciamo i capitolati e le regole, ad esempio, che vincolavano il pubblico traghettatore sulla linea giornaliera tra Capodistria e Trieste.

Lo scafo si presentava somigliante, grosso modo, a quello del trabaccolo, ma non senza caratteristiche proprie: la ruota di prua poteva essere molto arrotondata, quasi a mezzo cerchio; il bolzone era molto accennato, cioè la coperta si presentava curvata a schiena d'asino per tenere il boccaporto fuori dell'acqua quando questa saliva attraverso gli ombrinali sotto pieno carico; la carena era di forme solitamente più avviate, più eleganti; la vela latina originaria era inserita su di una verga molto lunga, di manovra difficile tanto da essere sostituita in molti esemplari dalla più maneggevole vela al terzo; la brazzera ad un albero portava sempre una

lunga asta di prua con polaccone, che, in porto, doveva venir alzata quasi verticalmente per non provocare o ricevere danni. In assenza di vento, la propulsione poteva avvenire anche a remi, due, tre o quattro. In comune col trabaccolo troviamo sul mascone, in pronunciato rilievo, gli occhi apotropai e, a poppa, il timone a calumo e a spalla stretta<sup>38</sup>.

#### e) Tartana

Nel trattato di Carlo Targa “Ponderazioni sopra la contrattatione marittima”, edito nel 1684, è scritto che la tartana trae origine dai tartari perché usata proprio da questo popolo. Altri sostengono la tesi della provenienza araba, mentre l’etimologia del termine sarebbe da far risalire alla voce sanscritta “Tarad”<sup>39</sup>. Tuttavia l’origine è incerta e il problema è reso ancora più complesso dal fatto che alcuni intendano con questo termine un bastimento con velatura latina, altri un tipo particolare di rete a strascico.

La costruzione di questa barca, grande e robusta, doveva certamente costituire il banco di prova per gli operatori del cantiere, perché modello per gli altri tipi di minore portata e fonte di ispirazione per il futuro bragozzo, che conserva molte delle caratteristiche della tartana.

Ciò che caratterizzava soprattutto questo tipo di “legno” era il fondo piatto per i bassi fondali e per un facile riparo, in caso di fortunale, sulle nostre spiagge sabbiose. La struttura era lunga e robusta, con entrambe le estremità ricurve, realizzata in legname scelto per qualità e spessore dagli stessi “maestri” nei boschi del Trentino e spesso dell’Istria. L’elemento più importante e caratterizzante la tartana era, senza dubbio, l’asta di prora, di notevoli dimensioni e curiosa nella forma. Essa era ricoperta all’esterno da una lama di ferro che si allungava sul fondo della barca per garantire l’incolumità dell’asta e del fondo stesso contro ostacoli e urti di ogni genere.

Il timone era grande e adeguato alla forza che doveva sostenere, irrobustito da una lama di ferro e da un “tresso” nel punto in cui solitamente poteva incrinarsi, essendo sottoposto a sforzi notevoli.

Fra le armature della tartana, degne di essere ricordate per l’aspetto tecnico e per i risvolti che erano destinate ad assumere, non vanno sottovalutate la grandezza del timone, governato da un braccio di legno, chiamato “sgura” o “ribola” e, soprattutto, le parti più vistose e il “penero”.

La vela grande di tipo latino, su albero verticale non a calcese, veniva confezionata con 32 o 35 fasce di tela bambagina, contornata di corde chiamate “serzene”. Questa, nella parte inferiore, in due ordini, portava allineati i “Terzarioli”, piccoli pezzi di corda destinati, in caso di burrasca,

---

<sup>38</sup> Dott. Aldo Cherini, da un lavoro non pubblicato, Trieste.

<sup>39</sup> Dino Memmo, *Calafati, squeri...*, II tomo, op. cit.

a ridurre le dimensioni della vela a due terzi o ad un terzo. L'albero di prora era inclinato in avanti in modo che la vela (trinchetto) potesse consentire, in coperta di prora, una maggiore agibilità alle operazioni dell'equipaggio. Questa vela, le cui dimensioni sono inferiori a quelle di poppa, è, per tutto il resto, simile a quella. L'albero di prora veniva fornito di sartiami poco diversi da quello di poppa, con un paranco destinato ad esercitare notevole forza, in caso di necessità, per issare le reti in barca. Dal lato del trinchetto, l'albero recava sull'estremità, un "penelo" a traforo con l'insegna della Madonna, con qualche banderuola, inferiore in effetto e dimensioni a quello di poppa, il quale era assicurato mediante un'asta di ferro all'albero maestro, con specifico compito di indicare la direzione del vento.

Scafo leggero, acuto ugualmente di poppa e di prua, poco lancio, gonfio nella mezzaria, piccola murata, una sola coperta, otto o dieci persone, trenta o sessanta tonnellate, pochi remi, un solo albero, sartie volanti, lunghissima antenna, vela latina, polaccone, mezzevele di bel tempo, e cecarola di fortuna. Nome italico, derivato dalla precedente Terida e Tarta, e ricevuto da ogni altra nazione<sup>40</sup>.

#### f) Topo

Imbarcazione tipica della laguna veneta, traeva il nome dalle due bande di abete, dette "toppe", utilizzate per aumentare il bordo libero.

I fianchi nella parte centrale risultavano quasi perpendicolari al fondo.

Ebbe certamente origine nella nostra laguna per usi vallivi, ma si diffuse notevolmente nell'alto Adriatico, subendo profonde modifiche strutturali e funzionali.

Era di forme slanciate, con estremità ricurve, pontato a poppa e prua, con necessario fondo piatto e timone a calunno.

Di dimensioni ridotte ed inferiore ai 10 m di lunghezza, poteva portare un solo albero con vela al terzo, spesso dipinta, accompagnata, in origine, da un fiocco, ma era solitamente condotto a remi.

Quando il topo superava la decina di metri, gli alberi erano due, sempre con velatura al terzo, a trabaccolo ma senza fiocco.

Per le sue caratteristiche lagunari, il topo era utilizzato come "portolata" per le tartane, per il trasporto del pesce al mercato ittico e, inoltre, per la pesca a parandolo.

Dopo la scomparsa della tartana, il topo prese maggiore sviluppo, assieme al bragozzo, con un notevole aumento delle dimensioni, per un impiego multiplo, come barca da pesca interna, costiera e da trasporto lagunare.

---

<sup>40</sup> Dal catalogo della Mostra "Aldebaran", op.cit.

## g) Checchia o Cocchia

Detta anche “coccha” o “cogga”, sembra derivare la sua denominazione dal latino classico “caudex” per la forma robusta del tronco d’albero, o dal latino tardo “caudica” (canotto) trasformatasi nel tempo.

La checchia medievale fu una delle imbarcazioni mercantili e da guerra più usate e famose, regina incontrastata dei mari per oltre tre secoli.

Di forma inizialmente elegante, con estremità arcuate a appuntite, con rapporto larghezza:lunghezza 2:5, si trasformò nel tempo arrivando ad un rapporto 1:3, assumendo forme più tondeggianti e stabili, adatte soprattutto al trasporto mercantile.

Inizialmente e fino ai primi decenni del 1300, doveva presentarsi con due caratteristici castelli con torri merlate alle estremità ridotti gradualmente fin quasi a scomparire nella parte prodiera.

Lunghezza: m 23,5.

### MISURE MEDIE DI UNA CHECCHIA:

Larghezza m 7,6

Altezza m 7,5<sup>41</sup>

La portata media era da ottanta a duecento tonnellate<sup>42</sup>.

## h) Goletta

Nato dopo il 1700 per impiego prettamente militare, questo tipo di veliero fu convertito in seguito all’uso mercantile per la facilità di manovra e per il ridotto numero di equipaggio impiegato.

Poteva raggiungere la portata di un centinaio di tonnellate.

Di struttura allungata ed elegante aveva un rapporto larghezza:lunghezza 1:5. Armava due alberi a vela aurica, inclinati verso poppa, con la velatura maestra più sviluppata di quella del trinchetto.

La goletta era armata anche di bompresso con più fiocchi. Sono state costruite golette anche a tre alberi, dette “a palo”, che raggiunsero portate di oltre 400 ton., ma, per gli evidenti problemi di stabilità che presentarono, furono poco richieste.

### MISURE MEDIE DI UNA GOLETTA:

Lunghezza da 18,5 a 28 m

Larghezza da 5,3 a 6,2 m

Altezza da 2,1 a 3 m

<sup>41</sup> Dino Memmo, *Calafati, squeri...*, op. cit.

<sup>42</sup> Guglielmotti, *Dizionario marinaresco*, op. cit.

Tali imbarcazioni con velatura semplificata o convertite con motore a scoppio venivano denominate “barche marinere”.

Fra gli anni '20 e '30 erano presenti a Chioggia le seguenti imbarcazioni: “Ernani” di G. Nordico, “Antonio S.” di G. Scarpa, “Jolanda” di M. Salvano, “Provvidenza” di F. Bellemo, “Leonida” di T. Veronese, “Valentina” di E. Gamba, “Ado I e II” di Ravagnan, “Adrina” di Bertotto, “Lucio Polo” di Mosè?, “Teresa Madre” di F. Varano.

#### i) Maona

Dall'arabo “ma' una” (aiuto), era un tipo di barca nata evidentemente come appoggio.

Bastimento lungo e capiente, condotto a remi, sembra derivare dalla stessa galea, anche se di più ridotte proporzioni.

La massima diffusione si verificò attorno al 1300 e il suo impiego fu più da carico e da trasporto che da guerra.

Verso il 1550 la maona appariva come una nave tozza, di grande tonnellaggio, con tre alberi a velatura quadra, armata di copiosa artiglieria per coprire l'armata “sottile”.

Verso il 1600, con dimensioni ridotte, la maona fu riconvertita come nave da trasporto verso l'oriente mediterraneo.

#### l) Marciliana

Anticamente “marziliana” e in seguito “marsigliana”, presenta un'etimologia assai. Alcuni sostengono che essa debba derivare dal fatto che l'imbarcazione svolgeva il suo impiego prevalentemente tra Venezia e Marsiglia, altri la riferiscono alle “merci” per l'esclusivo trasporto di mercanzie, altri ancora sono convinti che il nome derivi dal cetaceo “marsuino” a cui la barca si avvicinerebbe nella forma gradualmente rastrematesi verso la poppa, tendendo alla stessa forma dell'orca.

La prua tondeggiante anticipava le forme del trabaccolo, mentre la poppa quadra presentava un aspetto più rigido e geometrico.

Montava complessivamente tre alberi, di cui il trinchetto e il maestro venivano armati ciascuno con tre vele latine, mentre quello di poppa si distingueva per la velatura a trabaccolo, raramente latina. Nel XIX secolo fu armato con vele quadre.

È documentata l'esistenza di marsigliane anche a 4 alberi, apparse sul finire del 1600, ma comunque scomparse successivamente, in seguito alla fusione con la Polacca, di cui ripeteva la velatura, divenendo una polacca ante litteram.

La Marciliana, pur non superando le 200 ton. di portata, ebbe un impiego commerciale vastissimo per la sua ottima manovrabilità ed economicità e scomparve solo verso la metà dell'800, trasformandosi, appunto, nella polacca.

Tanti la ritengono una specie di vascello o di bastimento quadro e quartierato, nato per il trasporto<sup>43</sup>.

Porta duecento tonnellate e a tal proposito è interessante un'apposita Ordinanza emessa in tal senso dalla Repubblica veneta per vietare che i Patroni sovraccaricassero per ottenere maggiori guadagni detti bastimenti. Ordinanza veneziana del 4 novembre 1589: «Per l'abuso [...] delli parcenevoli, et patroni di Marcigliane, et altri vasselli, che conducono ogli della Puglia, vini et altre mercantie de Levante, nel caricarle in coperta si proibisce caricare in coperta [...] e di poter aggiungere altra coperta che le due, colle quali sono fabbricate al presente»<sup>44</sup>.

#### m) Peota

Tipo di barca usata dal Vicario (sostituito dal Podestà), generalmente cittadino chioggiotto, nei suoi spostamenti.

Questa barca servì anche al trasporto dei nunzi (romani) nei viaggi da Chioggia a Venezia.

In genere era una barca usata per cortei o regate, di forma molto lunga, dotata di otto vogatori e portante, al centro, una "camera", cioè un recinto con poltroncina coperta da tendine riccamente addobbate per ospitare i passeggeri di riguardo.

Esisteva anche una versione di maggiori dimensioni, usata per scopi mercantili.

Aveva una carena piatta e larga, utile al trasporto di merci pesanti nei bassi fondali della laguna.

Si caratterizzava per i tipici dischi bianchi (i boli) dipinti sui tondi di prua.

Poteva essere usata anche come magazzino mobile per le sue notevoli capacità interne.

Veniva spinta a forza di remi o tirata con funi da terra, similmente ai burchi.

#### n) Pielego

È da molti considerata, nella sostanza, la versione a tre alberi del trabaccolo, da altri quella ridotta.

---

<sup>43</sup> Dino Memmo, *Calafati, squeri...*, op. cit.

<sup>44</sup> Guglielmotti, *Dizionario marinaresco*, op. cit., Ordinanza veneziana del 4 novembre 1589.

La differenza più vistosa, comunque, consisteva nell'uso prevalente di vele latine. La preferenza dell'uso di queste vele può giustificarsi facilmente nel miglior utilizzo della vela a superficie ridotta. Infatti avendo mantenute le vele del trabaccolo, quella centrale non sarebbe stata manovrata con agilità ma, certamente, avrebbe dovuto essere alquanto ridotta. La superficie della vela latina aveva il pregio di poter essere ampliata, aumentandone la l'inclinazione dell'antenna.

Considerato fratello del trabaccolo, anche il pielego fu imbarcazione tipicamente adriatica e non superava che raramente le 100 ton., con una lunghezza max. di 18 m.

Le dimensioni tipiche di un pielego erano:

Lunghezza	m 17,31
Larghezza	m 5,24
Altezza	m 2,26

Navigava un tempo un grande numero di pieleghi ( o pielaghi ) navicelle molto simili ai trabaccoli e come questi mostranti uno scafo panciuto con prua e poppa di forme piene, con due alberi muniti ciascuno di una grande vela al terzo, talvolta con alberetto portante una o due gabbiole poi abbandonate, e lunga asta di prua con polaccone.

Il pielego si differenziava talvolta dal trabaccolo nel piano di coperta, che a poppa si presentava sopraelevato a gradino, ultimo resto del "paradisus", parte nobile di una struttura assai antica e comune in quasi tutti i tipi dei navigli medioevali.

Navicella di evoluzione, che nell'ultimo periodo di attività si è presentato in forma ibrida, una specie di incrocio tra il trabaccolo e la goletta: con la parte a proravia della mezzeria propria del primo, compresa la vela al terzo; con la parte a poppavia mutuata dalla seconda, con poppa a specchio ora quadro ora arrotondato, e con la vela aurica<sup>45, 46, 47</sup>.

## o) Polacca

Come per altre imbarcazioni, anche per la polacca rimane oscura l'etimologia del termine che potrebbero derivare, per alcuni studiosi, da un tipo di vela sconosciuto.

Era un tipo di veliero mercantile a tre alberi, di cui il maestro a vele quadre, gli altri a velatura latina. Il trinchetto sensibilmente inclinato verso prua, terminava con il bitalò.

Si caratterizzava per una particolare sovrastruttura poppiera usata per gli alloggi.

---

45 Aldo Cherini, op. cit.

46 Dino Memmo, *Calafati, squeri...*, op. cit.

47 Ut supra.

Di forme non molto slanciate per l'impiego decisamente mercantile, aveva un rapporto larghezza : lunghezza 1:3,5.

Nel 1800 la polacca presentava la seguente velatura:

Albero di trinchetto	Vele quadre
Albero di maestra	Vele quadra
Albero di mezzana (con coffa) con vela aurica	Vele quadre senza trevo

Il termine di "polacca" venne esteso nel corso del 1800 ad indicare tutti i velieri a vele quadre con alberi a pioppo.

#### MISURE MEDIE DI UNA POLACCA:

Lunghezza	da	33	a	35,4 m
Larghezza	da	8,9	a	9 m
Altezza	da	5,4	a	5,4 m

#### p) Rascona

Imbarcazione di modeste dimensioni, usata esclusivamente nei canali della laguna veneta, la rascona rappresenta caratteristiche di eccezionale interesse storico navale per la presenza di due timoni laterali, come si usava nei tempi più antichi. Tale sistema continuò a sopravvivere, nonostante la sostituzione, avvenuta fra il XIII e il XIV secolo, dei due timoni con uno unico sistemato a poppa, detto "alla novarresca".

Questi "remi", posti a poppa, uno per banda, funzionanti con la rotazione della loro pala e tenuti accostati ai fianchi da apposite guide, senza possibilità di fuoruscita dalla loro sede, nella parte superiore portavano una barra per la manovra. Tale arcaico sistema di manovra, ovviamente, dovette subire variazioni e ammodernamenti, ma il carattere di fondo della rascona non fu mai intaccato. La dimensione di questi grandi timoni svolgeva il compito anche di diminuire l'inevitabile "scarroccio", dovuto al limitatissimo pescaggio della barca, e gli stessi timoni, anche in navigazione, potevano essere facilmente smontati.

Come tutte le altre barche lagunari, la Rascona aveva il fondo piatto, con un rapporto lunghezza:larghezza di 3 a 5, con bordo libero molto limitato.

Era armata con due alberi con velatura al quarto e al terzo, con la prua e la poppa simili e notevolmente incurvate e rialzate oltre il livello dell'acqua.

Le dimensioni di una rascona potevano arrivare anche fino ad una trentina di metri di lunghezza, con un pescaggio di poco superiore ad un metro, anche a pieno carico.

La forma notevolmente arcuata era strettamente funzionale, in quanto utile al disincagliamento, non improbabile per una navigazione che si svolgeva spesso in acque insidiate da banchi di sabbia subacquei.

Non completamente pontata, la rascona portava a poppa una specie di cabinato per l'alloggio del personale di equipaggio e a prua un argano per le operazioni di attracco e disormeggio.

Dalla stessa statistica del 1867, risulta che nel distretto di Venezia esistevano 80 rascone, ridotte, tre anni dopo, a 76. Risulta che queste imbarcazioni erano molto usate nel trasporto dei cereali, che si svolgeva risalendo il Po anche fino a Mantova e Pavia<sup>49</sup>.

#### q) Trabacolo

L'etimologia del termine è di probabile derivazione latino-medioevale – “trabum” (vela-tenda) – o germanica – trap = vela –, incrociati con “baracca” fino alla strana composizione di trabaccolo. Era questo un tipo di imbarcazione presente in tutto l'Adriatico e nelle coste meridionali italiane e jugoslave, mentre sembra mancare negli altri mari italiani. Si caratterizzava per la prua e per la poppa molto rigonfie, per una carena ampia tonda, dal fondo piatto e allargato, con chiglia continua.

Qualcuno ravvisa la sua origine nell'antica “cocca” veneziana.

La prua si presentava ricurva verso l'interno e la poppa, anche se tondeggiante verso l'alto, era a cuneo, cioè priva di “Specchio”. Caratteristici erano i due ampi occhi di prua.

Il pescaggio era limitato e, per quanto riguarda il timone, esistono versioni diverse e contrastanti: alcuni sostengono fosse a calunno, altri lo limitano all'altezza della chiglia.

La versione ridotta del trabaccolo, usata per la pesca nelle coste centro settentrionali, assumeva il termine di “pielego”, ma, secondo altri, questo termine indicava la versione a tre alberi. L'armatura tipica del trabaccolo, infatti, doveva essere a due alberi con vele al 3° o al 4° e con boma. Doveva montare anche un bompresso mobile con uno o più polacconi scorrevoli. Le vele, generalmente bianche, venivano definite “a trabaccolo” per la loro particolare disposizione, usata, in seguito, anche per la tartana e il bragozzo. La vela maestra, infatti, veniva collocata alla sinistra dell'albero, mentre quella di trinchetto sulla destra del relativo pennone. Per evoluzione, la vela di poppa divenne, in molti casi, aurica.

Il trabaccolo fu usato generalmente per usi commerciali tra le due sponde adriatiche e per lungo tempo fu lo scafo tipico dello stesso mare.

Di notevoli dimensioni, che potevano raggiungere e superare i 25 m,

---

49 Ut supra.

con un rapporto larghezza:lunghezza di 1:3, si adattava particolarmente al paesaggio geografico nostrano, caratterizzato da numerosissimi porti-canaline, e la sua forma, che si avvicinava al parallelepipedo, era assai idonea ad operare in questo ambiente<sup>50</sup>.

Navicella robusta e capace, il cui carico si misurava in «vagoni», era munita di chiglia con carena ben raccordata, e presentava una robusta ruota di prua un po' rientrante, con mascone rigonfio caratterizzato da due grandi occhi apotropaici stilizzati, testimonianza di antichissime derivazioni, che si riportano alle navi egee. La poppa era pressoché perpendicolare e munita di timone a calumo, cioè con pala più profonda della chiglia, che un paranco poteva sollevare in caso di bisogno<sup>51</sup>.

#### r) Pinco

Si parte sopra un pinco catalano, che ad andare in Egitto si prepara.

Grosso bastimento latino a tre alberi, col trinchetto inclinato in avanti, e lo spigone sporgente da un graticolato triangolare, prese il nome maschile dalla Pinaccia o Pinca di Vitruvio e dal båtolo prodiero, simile a quel citriuolo, cui il Crusca (senza far motto del bastimento) affibbia il nome di Pinco.

a) Pinco barbaresco: Legno da corsa per la stagione invernale che si armava in Africa al tempo della pirateria con duecento persone di equipaggio e da dieci a ventiquattro cannoni lunghi.

b) Pinco: bastimento di cento e più tonnellate, a tre alberi latini, usato nel Mediterraneo massime dai marinai calabresi e siciliani, per commercio di piccolo cabotaggio<sup>52</sup>.

#### s) Pandora

Di tale imbarcazione non si è riusciti a trovare documentazione precisa ed esauriente.

Viene indicata solamente come «sorta di bastimento da trasporto che pare fosse in uso pure nel secolo XII», mentre il manoscritto, del 1757 sulle tipologie navali adriatiche conservato presso il Hofkammerarchiv

---

<sup>50</sup> Ut supra.

<sup>51</sup> Aldo Cerini, op. cit.

<sup>52</sup> Guglielmotti, *Dizionario marinaresco*, op. cit.

di Vienna (Kommerz, rote 644) la definisce semplicemente come “una marsigliana piccola”. Riteniamo perciò trattarsi di bastimento di limitata capacità, del quale non ci è nota alcun'altra caratteristica: sappiamo solo che qualche pandora fece trasporti di biscotto da Venezia a Zara e Cattaro intorno alla metà del Settecento. Nel periodo 1764-78 ne viene patentata una sola, nel 1769<sup>53</sup>.

#### 5. TABELLE DERIVATE DALLE EVIDENZE DELLA MAGISTRATURA DEI 5 SAVI ALLA MERCANZIA PER L'ANNO 1749

Esempio di ricostruzione su foglio Excel dei documenti così come si presentavano agli occhi di colui il quale li avesse consultati allora (relativi al settembre 1749).

---

<sup>53</sup> Tullio Pizzetti, *Con la bandiera del Protettor San Marco*, vol. II, Campanotto Editore.

DATA	TIPOLOGIA	PROVENIENZA BASTIMENTO	NAZIONALITÀ COMANDANTE O BASTIMENTO	COM.TITO PROPRIETARI (= PATR.)	MERCI TRASPORTATE E QUANTITÀ	MERCI TRASPORTATE E QUANTITÀ CORRISPONDENTE
20 set. 1749	tartana	Cefalonia	Impero Ottomano	Patr. Colbantin Capilay di Misselongi	uva passa nuova	1 carico
24 set. 1749	polacca	Trapani	Regno di Napoli	Cap. Domenico Salvigno di Napoli	sale, olio	1 carico
25 set. 1749	latina	Durazzo	Stato Pontificio	Patr. Saverio Ruagnosi del Porto di Fermo	olio, lante, mandorle, lardo	1 carico
25 set. 1749	tartanone	Molfetta	Regno di Napoli	Patr. Francesco Loj delle Grotte Amare	olio	1 carico
26 set. 1749	trabacolo	Molfetta	Regno di Napoli	Patr. Giuseppe Minella di Bari	olio, tela, mandorle, manna, stoffa	1 carico
26 set. 1749	trabacolo	Molfetta	Regno di Napoli	Patr. Stefano Balzandi di Nola	olio, carrube, lande, pasta	1 carico
26 set. 1749	trabacolo	Molfetta	Regno di Napoli	Patr. Giuseppe Dossi di Nola	olio, carrube, scorze di naranzi (= arance)	1 carico
27 set. 1749	polacca	Patrasso	Dalmazia	Cap. Dotto Ramigan di Ragusa	uva passa, sapone, e una famiglia di ebrei [...] in Trieste	1 carico

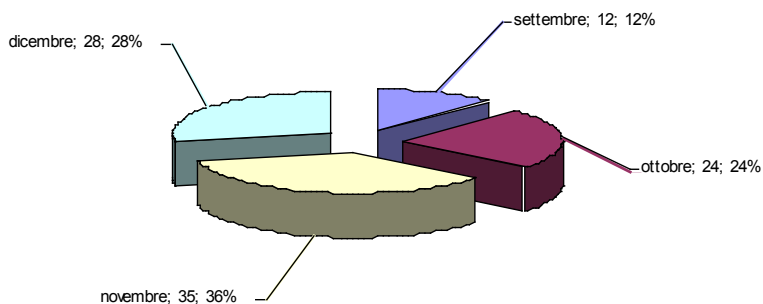
Le risultanze possono essere espresse graficamente attraverso la costruzione di diagrammi che aiutino il lettore a individuare, con relativa velocità, dati come il numero di bastimenti approdati per anno, la tipologia predominante in quel dato momento storico, la nazionalità dei comandanti e la provenienza del bastimento stesso (di modo da poter circoscrivere il bacino di influenza della realtà portuale tergestina del periodo), nonché la tipologia di merci che pervenivano.

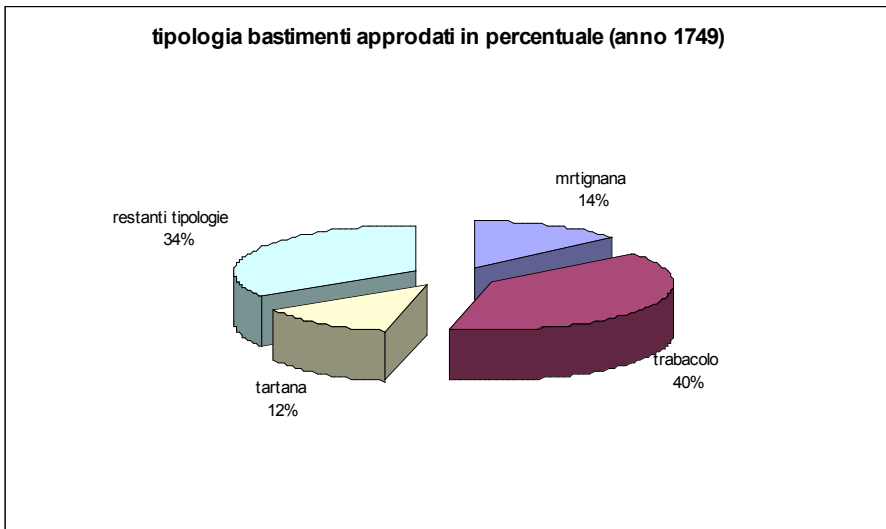
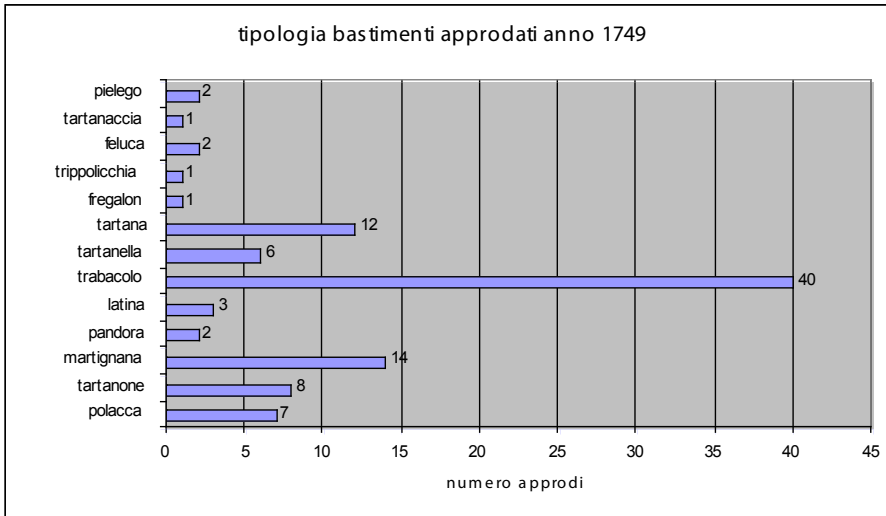
### Bastimenti approdati per i mesi considerati dell'anno 1749 divisi per tipologia

Totale bastimenti arrivati: 99 - di cui 7 polacche, 8 tartanone, 14 martignane, 2 pandore, 3 latine, 40 trabacoli, 6 tartanelle, 12 tartane, 1 fregalon, 1 trippolicchia, 2 feluca, 1 tartanaccia, 2 pielego.

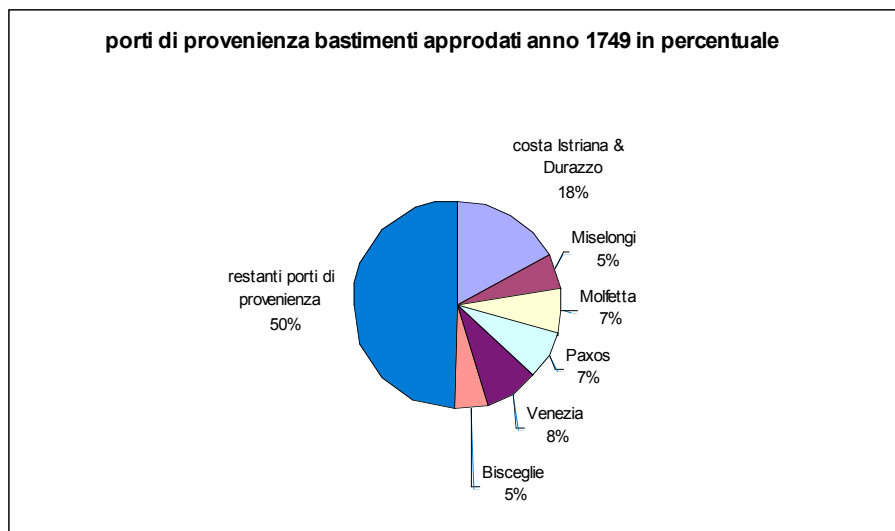
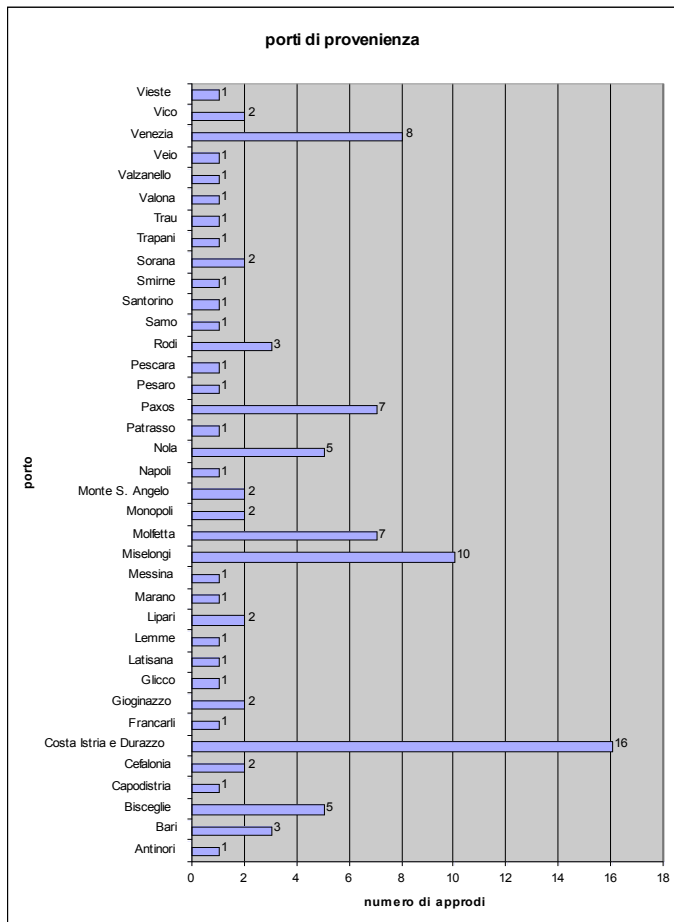
	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	Totale
Polacca	2	2	2	1	7
Tartanone	2	1	3	2	8
Martignana		9	5		14
Pandora		1	1		2
Latina	1	1	1		3
Trabaccolo	5	5	10	20	40
Tartanella		2	3	1	6
Tartana	2	2	4	4	12
Fregalon		1			1
Trippolicchia			1		1
Feluca			2		2
Tartanaccia			1		1
Pielego			2		2
<b>Totale</b>	<b>12</b>	<b>24</b>	<b>35</b>	<b>28</b>	<b>99</b>

numero approdi di legni dell'anno 1749 in numero e in percentuale per mese





In base ad una rapida scorsa alle risultanze emerse riguardo le tipologie di legni impiegati nel quadrimestre di cui siamo stati in grado di reperire documentazione, emerge che la tipologia di bastimento preponderante e che più rispose alle richieste del commercio del suddetto periodo è il trabaccolo, insieme a martignana e tartana, probabilmente per le loro capacità di carico in relazione alle merci caricate e alla navigazione richiesta.

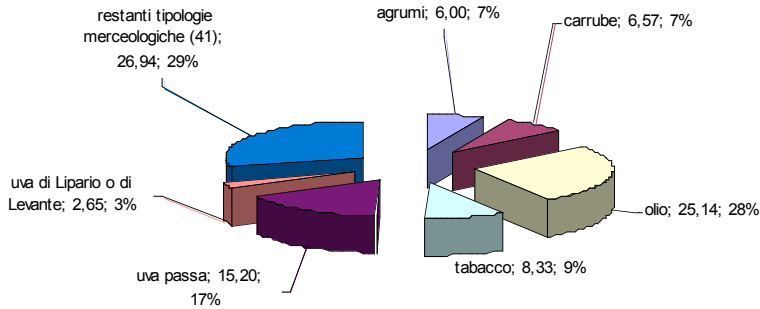


Dalle risultanze emergono inoltre interessanti dati riguardo il bacino di utenza del porto di Trieste, dei cui traffici una buona parte sembra provenire dalla vicina costa istriana e da Venezia, nonostante in realtà abbiamo approdi da buona parte dell'Adriatico, sebbene in numero non significativo.

Dal momento in cui per l'anno 1749, per quanto riguarda le merci, non si sono trovati documenti che indichino l'individuazione della quantità, ma è stata fornita solamente l'indicazione del carico complessivo, senza darne indicazione circa il tonnellaggio, l'individuazione delle merci stesse avverrà tenendo come parametro fisso il numero 100 virtuale per ogni carico e suddividendo, quindi, detto numero per il numero delle tipologie di merci trasportate in ogni carico ( $= 100:x = \%$ ). Ogni carico, anche in percentuale, viene individuato con una  $x$ ; nella colonna "Quantità" viene indicata la quantità totale della rispettiva tipologia, trasportata nell'anno; la tabella che ne deriva, di cui segue un estratto, è nata sempre attraverso l'estrapolazione dei dati dai documenti originali, di cui la precedente tabella fungeva da specchio (segue un estratto della tabella costruita seguendo questo metodo).

ELENCO TIPOLOGICO MERCÌ ARRIVATE VIA MARE	CARICHI REGISTRATI:  1 CARICO = 100 (SE IL CARICO ERA SUDDIVISO IN PIÙ TIPOLOGIE MERCEOLOGICHE IL NUMERO INDICA LA PERCENTUALE DI CARICO PER LA TIPOLOGIA INDICATA)	QUANTITÀ  QUANTITÀ IN PESO VIRTUALE ASSOLUTO
Agrumi	25+20+20+100+20+100 +33+50+50+100+33+50+20	621
Aceto	33	33
Biscotti salati	50	50
Carrube	33+33+20+20+33+50+33+33+33 +100+50+33+33+33+50+50+20	657

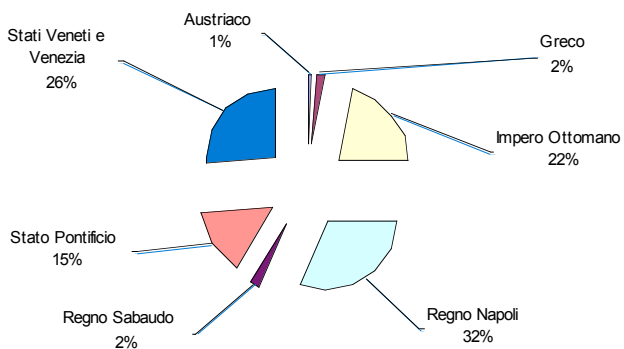
**composizione del paniere di prodotti sbarcati a Trieste nel corso dell'ultimo trimestre del 1749 in numero di carichi e percentuale**



Tra le tipologie merceologiche che si dimostrano essere nella loro interezza un insieme eterogeneo spiccano all'interno di questo orizzonte l'olio, che si presenta come quasi un quarto del totale delle merci pervenute, seguito dall'uva passa (presente in una percentuale pari al 15% del totale delle merci sbarcate); a seguire troviamo ancora significative categorie come agrumi, carrube e tabacco; ricordiamo che il diagramma rappresenta il numero di carichi sbarcati nel porto di trieste (su un totale di 90,83 carichi complessivi), ma niente relativamente il loro reale peso e/o quantità, dal momento che documenti in tal senso non sono stati reperiti.

NAZIONALITÀ COMANDANTE O BASTIMENTO	
Austriaco	1
Greco	2
Impero Ottomano	22
Regno Napoli	31
Regno Sabauda	2
Stato Pontificio	15
Stati Veneti e Venezia	26

**nazionalità dei comandanti/patroni dei bastimenti approdati nel  
trimestre in esame del 1749**



**6. TABELLE DERIVATE DALLE EVIDENZE DELLA MAGISTRATURA DEI 5 SAVI ALLA  
MERCANZIA PER L'ANNO 1750**

La documentazione reperita per l'anno 1750 insiste solo su un paio di settimane di gennaio del suddetto anno.

DATA	TIPOLOGIA	PROVENIENZA BASTIMENTO	NAZIONALITÀ COMANDANTE	COM. TI O PROPRIETARI (=PATR.)	MERCI TRASPORTATE E QUANTITÀ	MERCI TRASPORTATE E QUANTITÀ ATTUALE CORRISPONDENTE
7 gen. 1750	marmiliana	Barletta	austriaco	Com.te Lorenzo Navicholi di Fiume	sale	1 carico
	trabaccolo	Rodi	greco	Com.te Domenico Verrino di Rodi	frutti agrumi, uve moscato	1 carico
8 gen. 1750	tartanone	Bari	stato pontificio	Com.te Andrea di Siliro di Fermo	olio, mandorle, carrube	1 carico
11 gen. 1750	trabaccolo	Bari	stato pontificio	Com.te Pietro Sminella di Bari	olio, carrube, fichi, mandorle	1 carico
	trabaccolo	Bari	stato pontificio	Com.te Lorenzo Traversa di Bari	olio, carrube, mandorle	1 carico
13 gen. 1750	trabaccolo	Barletta	austriaco	Com.te Giuseppe Wrabisich di Fiume	canapi, vele	1 carico
14 gen. 1750	trabaccolo	Durazzo	veneto	Com.te Nicolò Cravilovich di Castenovo	tabacco	1 carico

In relazione ai pochi dati reperiti, anche senza supporto visivo di un diagramma, riusciamo a capire che il trabaccolo rimane il legno prediletto e per le merci notiamo sempre la presenza di olio, agrumi, tabacco, come per altro riscontrato nel quadrimestre precedente relativo all' anno 1749.

## 6.1 CONSIDERAZIONI SUL MOVIMENTO MERCI E NAVI NELL'ANNO 1749-1750 CON RELATIVA TIPOLOGIA DI BASTIMENTI

Da un primo e sommario esame di carattere generale si osserva che a Trieste pervengono dalla Dalmazia e dalla Puglia oli vari, i quali passavano nella Germania ed in parte nel Friuli, con danno quindi dei dazi veneti; da Ancona salumi ed altri commestibili e per Ancona da Trieste ferramenta e legnami; da Chioggia si importavano a Trieste erbaggi, mentre altri articoli venivano esportati alla Mesola del Po; dalla Transilvania arrivavano, per via terra per la facilità delle strade, le cere.

La conseguenza fu che i traffici e il commercio della Repubblica veneta ne risentirono in maniera rilevante.

Per ovviare a questo stato di cose e tentare di arginare le perdite il Capitano Nicolò Maria Michiel nel 1749 avanzò una proposta per ovviare all'inevitabile decadimento della Repubblica veneta, consistente in un progetto che prevedeva di aprire, con le stesse facilitazioni di cui godeva Trieste, un porto nella provincia poco distante dall'ingresso del Golfo, sostenendo che questo nuovo porto franco avrebbe attirato tutto il commercio, rovinando in tal maniera quello di Trieste, perché l'approdo più facile avrebbe indotto gli stessi austriaci a concorrervi<sup>54</sup>.

Si è ancora agli albori dello sviluppo emporiale della città, tempo in cui si comincia a sentire i benefici delle prime innovazioni e franchigie concesse ancora da Carlo VI, nei primi tentativi da lui fatti per ovviare alle cause del decadimento della città, nella determinazione di far decollare "il grande commercio"<sup>55</sup>; in particolare va ricordata l'istituzione delle Fiere annuali privilegiate nel 1729 e la concessione della franchigia generale da dazi ed imposte a favore di tutte le merci provenienti o dirette agli Stati Ereditari, in transito per i Porti Franchi di Trieste e Fiume, avvenuta nel 1730. Inoltre, sarebbe opportuno ricordare, sempre a tale scopo, il fatto che nel 1748 Maria Teresa ha esteso la giurisdizione comunale sul «Distretto camerale, ossia sulla futura città teresiana, che verrà realizzato a seguito dell'abbattimento delle mura e con l'estensione al Borgo Saline del privilegio del "porto franco"», e che comporterà, come immediata e diretta conseguenza, un grande afflusso di mercanti ed imprenditori.

Infatti nella relazione del capitano Nicolò Maria Michiel sopra citata si osserva che lo stesso, in qualità di "osservatore" della Repubblica Veneta esprimeva le sue più vive preoccupazioni queste "facilitazioni", che

<sup>54</sup> Archivio di Stato di Venezia, fondo "5 Savi alla Mercanzia", Busta 843, *Relazione del Podestà-Capitano di Capodistria* 28 nov.1749,

<sup>55</sup> Fulvio Babudieri, "A Trieste e nella Regione Friuli Venezia Giulia dal '700 agli inizi del '900", *Squeri e cantieri*", vol. I, collana Cassa di Risparmio di Trieste, Edizioni Lint Trieste.

riuscivano a soddisfare pienamente le mire del governo austriaco, facilitando l'esportazione delle merci, di cui difettava, per la Germania e, in tal modo, riuscendo anche a smaltire i vari prodotti e manifatture delle singole provincie<sup>56</sup>.

Se si fa un piccolo passo avanti nell'esame della documentazione, si osserva dalla lettura delle note inviate nel 1747 che le merci in arrivo erano individuate in modo alquanto generale, limitandosi ad indicare le tipologie delle stesse, senza indicarne il quantitativo né il nome della barca, il nome del "Patron", o la data di arrivo; venivano invece individuati la tipologia dell'imbarcazione, la provenienza ed il carico<sup>57</sup>.

Sostanzialmente la provenienza della merci veniva, ad esempio, così indicata:

- dalla Dalmazia: qualche cantara di aceto e acquavite grezza;
- dall'Istria: salami, mandorle e qualche barile di galla;
- da Ancona: baccalà, aringhe affumicate, caffè, zucchero d'Olanda ed altre cose minute;
- da Senigallia: corde d'orzo?, canapa grezza e lavorata;
- da Pesaro: granina, lardo, berretti e formagelle;
- da Brindisi: caffè in grano;
- da Comacchio: pesce marinato;
- da Ferrara: riso di Milano, formaggio, pezze di lino, canapa;

È una descrizione sommaria questa, che poco ci dice circa lo sviluppo del Porto Franco: ci indica soltanto l'attività emporiale vista a grandi linee, e le località da cui partono i bastimenti, che sostanzialmente, in questa prima metà del '700, fanno parte esclusivamente del bacino adriatico.

In sintesi si può dire che, ancora in questo periodo, il commercio era ancora un commercio di piccolo cabotaggio, similmente a quanto avveniva nel secolo precedente, come si evince dalla lettura dell'indicazione ufficiale degli arrivi seguiti per mare in questo Porto Franco di Trieste nel 20 aprile 1746, detta "nota del movimento commerciale marittimo in questa piazza"<sup>58</sup>.

Non era ancora, quindi, decollato a "grande commercio", come nelle intenzioni di Carlo VI; infatti il transito delle merci, presa per campione esemplificativo, la suddetta nota, era del seguente tenore:

---

<sup>56</sup> Archivio di Stato di Venezia, fondo "5 Savi alla Mercanzia", Busta 843, *Relazione del Podestà-Capitano di Capodistria* 28 nov. 1749.

<sup>57</sup> Archivio di Stato di Venezia, Fondo "5 Savi alla Mercanzia", Busta 843, volume *Trieste*, nota del Podestà di Capodistria di data 22/11/1747, inviata al Serenissimo Principe.

<sup>58</sup> Pietro Kandler, *Storia cronografica di Trieste, Dalla sua origine all'anno 1695 cogli annali dal 1695 al 1848 del Procuratore civico*, ed. Italo Svevo, Trieste, pp.24 e seg.

- 1 brazzera, patron Mattia Pichet, con 15 fasci d'acciaio, 2 caratelli di ferramenta, 2 balle di seta, 1 campana nuova e 3 caratelli vuoti, provenienti da Duino;
- 1 brazzera, patron Carlo Vascotto, carica di fieno, proveniente da Isola;
- 1 brazzera, patron Martino fu Lizza Buyer, con 1 fiasco di 15 libbre d'olio, proveniente da Muggia;
- 1 trabaccolo, patron Andrea Allegrini, carico di fieno, proveniente da Latisana.

I porti di provenienza suddetti indicano, infatti, chiaramente la limitata portata dei traffici, ma, a differenza delle polizze di carico relative al secolo precedente, veniva indicato il nome del proprietario e del porto di provenienza, il che equivaleva all'indicazione della nazionalità dell'imbarcazione.

Entrando nel particolare esame circa gli arrivi di bastimenti nel Porto Franco di Trieste nell'anno 1749, di cui, peraltro si sono potuti esaminare soltanto gli atti documentali relativi all'ultimo trimestre, in quanto le altre polizze di carico non erano reperibili, si osserva che i traffici emporiali vanno implementandosi.

La spinta a questa evoluzione è stata determinata dalla decisione di Maria Teresa del 1747 di trasportare il «porto franco che era pel mare, ed in alcuni magazzini al seguito delle saline, non però alla città vecchia, che rimane fuori dal porto franco»<sup>59</sup>, agevolando quindi sia le importazioni che le esportazioni, in quanto con detta ristrutturazione il nuovo punto di sbarco/imbarco delle merci risultava essere più vicino alle vie di traffico e di comunicazione per il loro smistamento e più agevole, anche a seguito dell'organizzazione delle opere e del porto avvenute a cura di Maria Teresa in detto anno<sup>60</sup>.

Detta riorganizzazione prevedeva anche la distruzione delle vecchie mura<sup>61</sup>, e con apposita Ordinanza veniva imposto che «le merci estere invendute nell'interno, escano immuni (da dazi doganali), ed accorda il transito immune»<sup>62</sup>.

Dall'esame, quindi, della tabella relativa alla tipologia dei bastimenti che, nell'ultimo trimestre del 1749, erano approdati a Trieste, si rileva che l'imbarcazione maggiormente usata è stato senz'altro il trabaccolo, soprattutto per la capienza del carico, con una percentuale del 40.4%; immediatamente dopo venivano la tartana (con le sue varianti tartanone, tartanaccia, tartanella) e la martignana, rispettivamente con una percentuale

<sup>59</sup> Pietro Kandler, op. cit., p. 156.

<sup>60</sup> Pietro Kandler, op. cit., pp. 236 e seg.

<sup>61</sup> Pietro Kandler, op. cit., p. 157.

<sup>62</sup> Pietro Kandler, op. cit., p. 157.

del 14.4% e del 12.2%; una certa incidenza negli approdi avevano anche la polacca, con una percentuale del 7.07%, la latina e la pandora, con una percentuale rispettivamente del 2.02% e del 3.03%, mentre le altre tipologie (fregalon, trippolicchia, feluca e pielego) non superavano, considerate tutte assieme, il 35%<sup>63</sup>.

Le località di provenienza di detti bastimenti erano in totale 37.

Le partenze da Durazzo sono state pari al 18%, seguite immediatamente dopo da quelle dal porto di Miselongi, con una percentuale sul totale pari a 5%, e Molfetta, con una percentuale del 7%; da Nola la percentuale è del 5.61%, da Paxò e da Biseggia (= Bisceglie) la percentuale è del 5.61%, da Bari e da S. Angelo del 7,31%, per arrivare ad una percentuale del 4,78% dai porti di Rodi, Cefalonia, Vieio, Monopoli, Sorana, Venezia, Barletta e Cefalonia e del 2,43% dalle rimanenti località<sup>64</sup>.

Dall'esame dei bastimenti e dei porti di provenienza dei traffici relativamente all'anno 1749 passo ad una breve carrellata statistica delle merci sbarcate in detto periodo, indicandone la quantità in percentuale.

In primo luogo si attira l'attenzione sul fatto che, poiché nell'anno in questione, per quanto riguarda le merci, non sono stati trovati documenti che individuino la rispettive quantità espresse in unità di peso e/o misura, ma le indicazioni rinvenute si riferivano solamente al carico complessivo, senza indicare il tonnellaggio del bastimento, si è ritenuto opportuno far ricorso ad un calcolo virtuale, tenendo come parametro fisso il numero 100 virtuale per ogni carico, indipendentemente dal tipo di bastimento, e suddividere, quindi, detto numero per il numero delle tipologie delle merci trasportate in ogni carico<sup>65</sup>.

Passando, quindi, ad un esame di dettaglio si rileva che le tipologie merceologiche delle merci di cui sopra, sono in tutto una cinquantina, tra quelle documentate, per una quantità virtuale totale di 9.078 a fronte di 90 carichi.

L'olio è di gran lunga la merce più importata, con una percentuale del 27,69%; a seguire troviamo l'uva passa con un 15,20% e il tabacco con un 9,17 %; le carrube vengono importate per un 7% e gli agrumi per un 6%; la percentuale delle mandorle è intorno al 4%, quella dell'uva di Lipari o di Levante si aggira intorno al 3%, quella dei fichi intorno al 2 %; la manna raggiunge in questo periodo di flusso di traffico di "piccolo commercio" il 2% scarso; il formaggio viene importato per l'1,60% e il sale, il pagliandue e la ferramenta per l'1,20% cadauno. Le rimanenti 34 tipologie di merci arrivate nel Porto Franco di Trieste raggiungono una quantità complessiva di 27 carichi sbarcati circa, per una percentuale complessiva del 20% circa, pari allo 09% circa cadauna.

---

63 Vedi grafico p. 102.

64 Vedi grafico p. 103.

65 Vedi grafico p. 105,

Rilevanti modificazioni, quindi, sia di carattere logistico per quanto riguarda le località di provenienza delle imbarcazioni nel breve periodo, sia rispetto alle tipologie di merci arrivate, rispetto agli anni precedenti (vedi esempio sopraccitato anno 1746), non ci sono state malgrado gli incentivi messi a disposizione dal governo austriaco, rimanendo sostanzialmente al commercio via mare della città di Trieste una tipologia di piccolo cabotaggio, che invece comincerà a subire lente ma costanti varianti a partire dal 1751/52, come si potrà verificare più avanti.

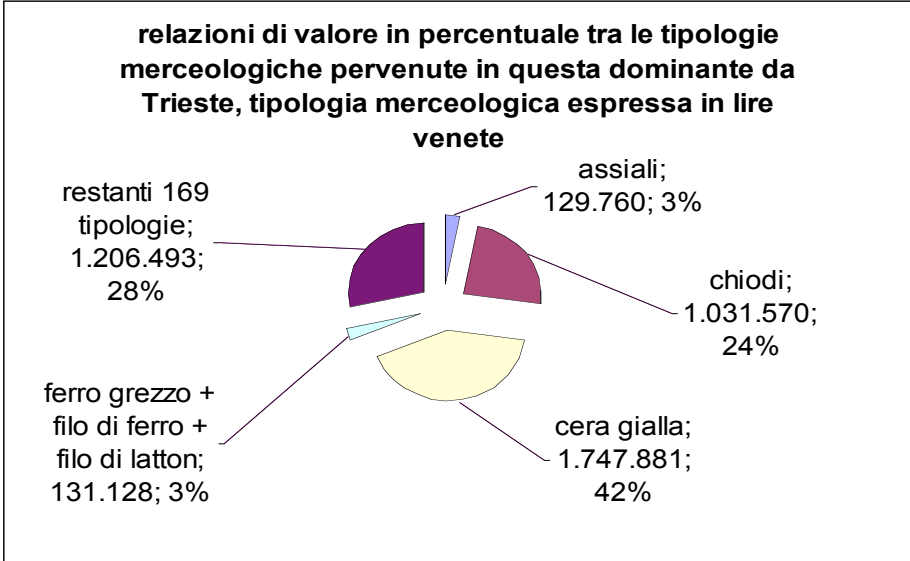
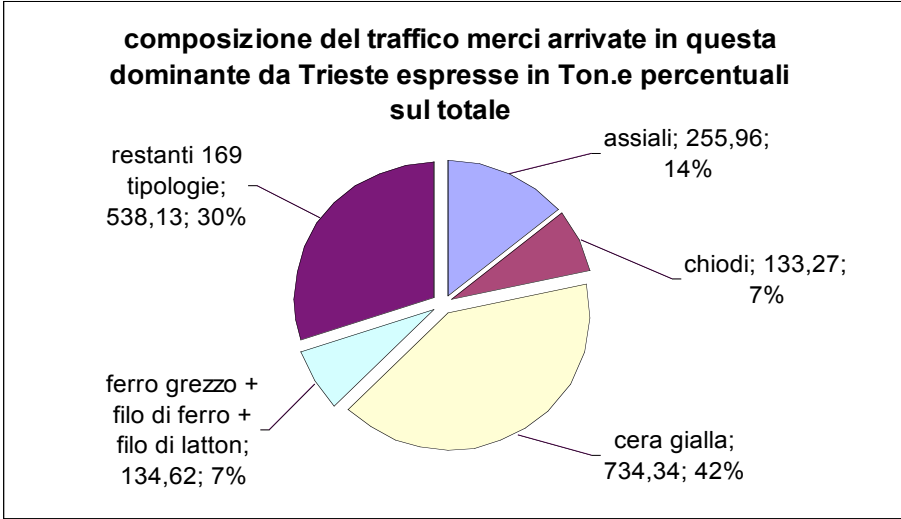
## 6.2 TABELLE DERIVATE DALLE EVIDENZE DELLA MAGISTRATURA DEI 5 SAVI ALLA MERCANZIA PER L'ANNO 1752-3

Relativamente al periodo a cavallo tra l'anno 1752/1753 è stata reperita documentazione relativa alle merci che sono capitate in “questa Dominante” da Trieste attraverso la Dogana di stallaggio; la documentazione copre il periodo che va dal 01/06/1752 al 31/05/1753 ed è stata riportata in una tabella costruita in modo da ricostruire il controvalore delle merci in lire venete e il peso in kg, in modo da poterci far comprendere la portata di ogni singola categoria merceologica nel periodo d'esame.

Riporto come esempio un ritaglio della tabella costruita (le categorie merceologiche sono state disposte in ordine alfabetico).

<b>Descrizione della merci pervenute da Trieste e capitate in questa Dominante per la Dogana del Stallaggio in anno circa da 1° giugno 1752 a 31 maggio 1753</b>						
Estratto di tutte le merci pervenute da Trieste a questa Dominante dal 1 giugno 1752 al 31 maggio 1753, giusto Registro di quella Cesarea e Regia Pesa pubblica. Il susseguente peso è in centinaia peso tedesco, che formano libbre 117,5 venete, per ogni 100 Funt, così pure le monete sono in fiorini di L. 5 venete per fiorino.						
	MERCI PERVENUTE DA TRIESTE PER LA DOMINANTE	QUANTITÀ: PESO IN FUNTI- CENTINAIA PESO TEDESCO = LIBBRE 117,5 VENETE	PREZZO IN FIORINI (1 FIORINO = LIRE 5 VENETE)	IMPORTO IN LIRE VENETE	QUANTITÀ CORRISPONDENTE IN LIBBRE VENETE	QUANTITÀ ATTUALE CORRISPONDENTE IN KG
A	Acqua medicinale	211	439,23	2.196,15	247,925	118,01
	Acqua di Nocera	16	604	3.020,00	18,8	8,95
	Aghi da fuser	1.524	2.724,39	13.621,95	1790,7	852,37
	Aghi da pomolo	6.498	7.250,62	36.253,10	7635,15	3634,33

Dalla tabella sopracitata è stato possibile costruire una serie di diagrammi che mettano in evidenza i tratti salienti di questo movimento di merci, attraverso le trasformazioni da una unità di misura a un'altra, a noi maggiormente comprensibile.



Dall'analisi delle documentazioni relative al suddetto flusso merceologico risultano ben 176 categorie merceologiche, di cui 4 (assiali, cera gialla, chiodi, ferro) compongono il 70% del volume di traffico, e un controvalore in lire venete pari a 3.040.339 complessivo, pari al 72% del valore totale delle merci ivi pervenute.

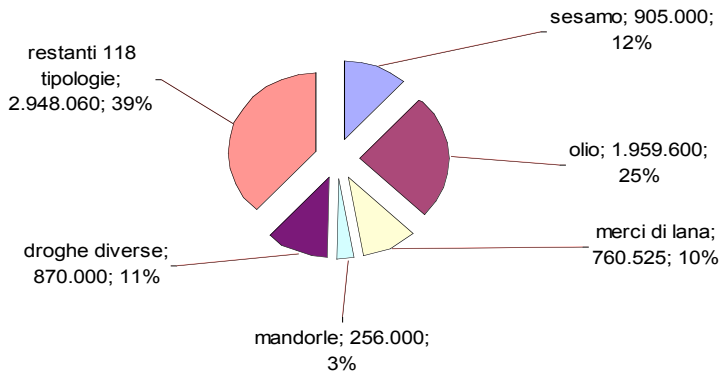
Relativamente all'anno 1752 è stata reperita documentazione relativa alle merci che sono state sbarcate a Trieste e spedite per la Germania via terra; la documentazione che copre il periodo 1752 è stata riportata in una tabella costruita in modo da ricostruire il controvalore delle merci in lire venete e il peso in kg, in modo da poterci far comprendere la portata di ogni singola categoria merceologica nel periodo d'esame; di questa tabella riporto un piccolo estratto a titolo di esempio.

**Merci arrivate via mare nel Porto Franco di Trieste nell'anno 1752  
e spedite per la Germania nello stesso anno (da Estratto)**

Estratto di tutte le merci arrivate dal mare nel Porto Franco di Trieste nell'anno 1752 e spedite per la Germania nell'anno suddetto, giusto Registro di quella Cesarea e Regia Pesa pubblica. Il susseguente peso è in centinaia di Funti peso tedesco, che formano libbre 117,5 grosse venete ciascun centinaio di detti Funti. Il seguente prezzo è all'incirca in Fiorini alemanni di Lire 5 venete al Fiorino, così l'importo di ciascuna mercanzia è in Fiorini suddetti alemanni.

	MERCI ARRIVATE VIA MARE	QUANTITÀ = PESO CENTINAIA FUNTI = 117,5 LIBBRE GROSSE VENETE	IMPORTO TOTALE FIORINI ALEMANNI	IMPORTO TOTALE EQUIVALENTE IN LIRE VENETE	QUANTITÀ CORRISPONDENTE IN LIBBRE VENETE	QUANTITÀ ATTUALE CORRISPONDENTE IN KG
	Agrumi	4.700	18.000	90.000	5522,5	2628,71
A	Allume	670	6.030	30.150	787,25	374,73

**suddivisione in percentuale del controvalore delle diverse tipologie merceologiche pervenute via mare anno 1752, espresse in lire venete**



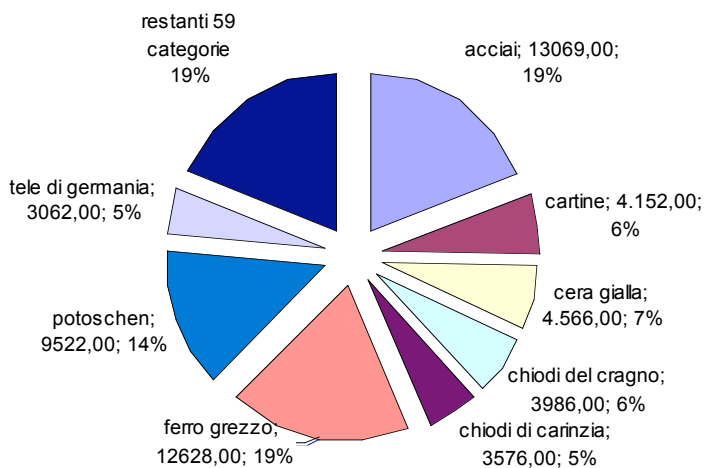
Relativamente all'anno 1752 è stata reperita documentazione relativa alle merci che sono pervenute da terra a Trieste e spedite per mare; la documentazione copre il periodo 1752 ed è stata riportata in una tabella costruita in modo da ricostruire il controvalore delle merci in lire venete e il peso in kg, in modo da poterci far comprendere la portata di ogni singola categoria merceologica nel periodo d'esame; di questa tabella riporto un piccolo estratto a titolo di esempio.

**Merci provenienti via terra nel Porto Franco di Trieste nell'anno 1752 e spedite per mare nello stesso anno**

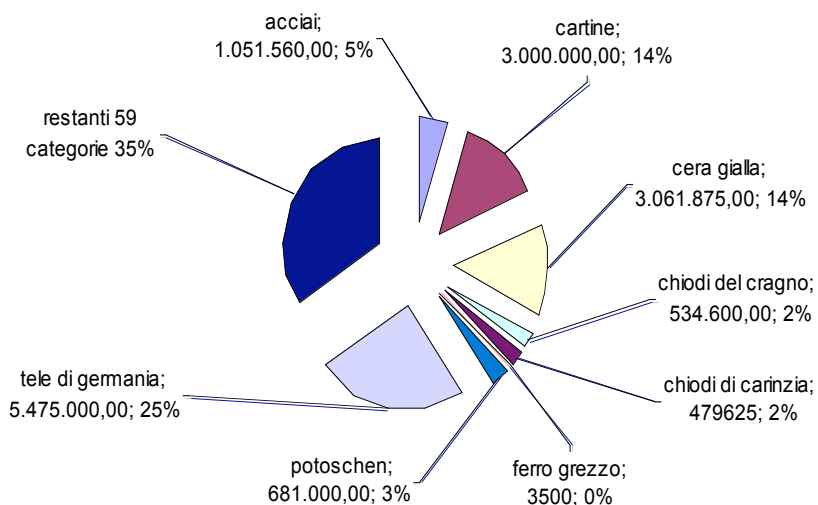
Estratto di tutte le merci provenienti da terra nel Porto Franco di Trieste nell'anno 1752 e spedite per mare nell'anno 1752, giusto Registro di quella Cesarea e Regia Pesa pubblica. Il susseguente peso è in centinaia peso tedesco, che formano libbre 117,5 venete, per ogni 100 Funti, così pure le monete sono in fiorini di L. 5 venete per fiorino.

	MERCI ARRIVATE VIA TERRA	QUANTITÀ: CENTINAIA PESO TEDESCO = LIBBRE 117,5 VENETE	PREZZO IN FIORINI (1 FIORINO = L. 5 VENETE)	IMPORTO IN LIRE VENETE	QUANTITÀ CORRISPONDENTE IN LIBBRE VENETE	QUANTITÀ ATTUALE CORRISPONDENTE IN KG
A	Acqua di cilla					
	Acciai	23.368	210.312	1.051.560	27457,4	13069,72
	Antimonio	183	1.280	6.400	215,025	102,35

**composizione del traffico merci pervenute via terra e spedite via mare anno 1752 espresse in kg**



**relazioni di valore tra le tipologie merceologiche pervenute via terra nell'anno 1752, espresse in lire venete**



Dai dati reperiti riguardo le merci pervenute via terra a Trieste e spedite via mare risulta che su 67 tipologie merceologiche riscontrate, per un volume complessivo di oltre 67 tonnellate, l'81% di tale volume è coperto da sole otto categorie (acciai, cartine, cera gialla, chiodi di cragno, chiodi di Carinzia, ferro grezzo, potoschen e tele di Germania), le quali otto categorie formano allo stesso modo il 65% del valore del volume delle merci ivi pervenute, e la merce che risulta essere più pregiata sembra essere la tela di Germania, costituendo da sola il 25% del valore complessivo.

### 6.3 IL MOVIMENTO DELLE MERCI ARRIVATE VIA MARE E DA TERRA NELL' ANNO 1752

Per quanto concerne il flusso delle merci transitate in quest'anno per il Porto Franco è da segnalare che non sono stati reperiti atti documentali di polizze di carico che sostanzialmente possano fornire degli indici parametrici di carattere positivo per una disamina statistica circa gli arrivi dei bastimenti.

L'unico atto documentale relativo al movimento delle merci in ingresso e in uscita nell'anno in questione di cui è stato possibile prendere visione consiste in un «Estratto di tutte le merci arrivate dal mare nel Porto Franco di Trieste nell'anno 1752 e spedite per la Germania nell'anno suddetto, giusto Registro di quella Cesarea e Regia Pesa pubblica»<sup>66</sup>.

Dalla disamina di detto documento per deduzione si evince che, di fatto, il Porto Franco ha avuto un sostanziale sviluppo in conseguenza sia delle prime Ordinanze emesse da Carlo VI, ivi comprese le franchigie accordate per potenziare le attività emporiali, sia degli atti di Governo emessi da Maria Teresa, tendenti non solo ad un riordino con sostanziale carattere di continuità con quelli già in vigore, ma anche allo sviluppo di una più armonica politica espansionistica di sviluppo commerciale.

È da segnalare, inoltre, che agli atti sopra indicati sono stati affiancati altri due importantissimi privilegi: la concessione del libero culto e l'abolizione delle dogane, avvenuta nel 1751. Tali privilegi favorirono lo sviluppo commerciale e permisero altresì, favorendola, una crescita stabile delle unità commerciali<sup>67</sup>.

A seguito di dette determinazioni i movimenti commerciali si vennero, spontaneamente e senza forzatura alcuna, indirizzando, come già in precedenza fermamente voluto ed auspicato da Carlo VI, verso il Levante, facilitando così la direzione del traffico verso il proprio sbocco naturale,

---

66 Archivio di Stato di Venezia, Fondo "5 Savi alla Mercanzia", Busta 843, vol. Trieste P.V., "Estratto di tutte le merci arrivate via mare nel Porto Franco di Trieste nell'anno 1752 [...]".

67 Vincenzo Scussa, *Storia cronologica di Trieste - Dalle sue origini all'anno 1695 cogli annali dal 1695 al 1848 del Procuratore civico Pietro Kandler*, pp. 158 e seg., ed. Italo Svevo, Trieste.

iniziando così a consolidarsi le prime basi per il “grande commercio”<sup>68</sup>.

Sempre nel 1751, quasi a voler confermare con maggiore intensità il nuovo flusso ed impulso che prenderanno i traffici, si diede inizio alla realizzazione di nuove opere pubbliche con finalità marittime.

Infatti, venne iniziata la costruzione di un nuovo molo sulle antiche fondamenta romane, e i resti della nave San Carlo, affondata senza motivi o logiche spiegazioni nel 1740, vennero utilizzati come base per la costruzione di un molo, che poi, appunto, prese il nome di Molo San Carlo<sup>69</sup>.

Ma al di là di questa palese ed indiscussa volontà governativa di implementazione e di espansionismo dei traffici al di là dell’Adriatico e del bacino del Mediterraneo, negli anni interessati dalla presente ricerca ci furono anche momenti di tensione, provocati da contesti di carattere economico sorti tra gli armatori locali e la Casa d’Austria relativamente all’imposizione delle “decime”, come chiaramente si desume dalla lettura di un documento del 13 aprile 1751, che descrive la situazione di tensione che si era venuta a creare tra gli abitanti di Lussinpiccolo e la Casa regnante<sup>70</sup>.

Passando ora alla disamina concreta dell’“Estratto di tutte le merci arrivate dal mare”, sopra citato, si osserva immediatamente che la tipologia dei prodotti importati è di gran lunga più varia rispetto a quella degli anni precedenti.

Il “grande commercio” tanto auspicato sin dai tempi di Carlo VI ha iniziato finalmente il suo decollo.

Dall’esame dei report relativi alle merci arrivate nel Porto Franco per essere poi inviate in Germania, grazie anche ai benefici derivanti dalle franchigie a favore del commercio accordate in precedenza, si osserva che le categorie merceologiche giunte nel Porto Franco nel 1752 sono state in totale 115, a fronte della scarsa cinquantina di tipologie merceologiche documentate e pervenute nel 1749, per una quantità totale di peso di 82.846 Funti.

Considerato che 100 Funti equivalgono a 117,1 Libbre grosse venete, si avrà una quantità complessiva di merci (espressa in libbre grosse venete) pari a 9.701.266,60 libbre grosse venete<sup>71</sup>.

Tale quantità se espressa in misura di peso attuale è pari a 4.627.494,46 kg<sup>72</sup>.

---

68 Giacomo Braun, *Carlo VI e il commercio d’Oltremare*, vol. II, Tipografia del Lloyd Triestino, 1928, Trieste.

69 Filippo Lodato, *Internazionalità e storicità del Porto Franco di Trieste*, in *Monografie di diritto della navigazione*, raccolte da F.A. Querci, pp. 205 e seg.

70 Alberto Cosulich, *Venti generazioni di attività marinare: 1480-1980 – La mia famiglia ed il mare – Lussinpiccolo e Venezia*, p. 22, ed. I Sette, Venezia.

71 Se 100 Funti = 117,1 libbre grosse venete, allora 82.846 (quantità totale):117,1 = 828,46; 828,46 x 117,1 = 969.892,46 libbre grosse venete.

72 Se 1 libbra grossa veneta = 0,476,999 kg, allora 0,476999 x 969.892,46 (quantità totale) = 462637,73 kg.

Una rapida sintesi del traffico emporiale in essere viene fornita da una nota di Niccolò Bembo, Podestà e Capitano di Capodistria, datata 16 ottobre 1752 e inviata al Serenissimo Principe (Doge), con la quale viene fatto il punto della situazione sui movimenti dei traffici, informando contestualmente e con seria preoccupazione, circa il possibile sviluppo commerciale del porto di Trieste.

Per completezza di informazione detta nota viene qui di seguito riportata quasi integralmente, in considerazione della particolare valenza della stessa<sup>73</sup>.

Sulla “Piazza di Trieste” arrivano bastimenti e traffici da vari paesi, quali “vascelli Francesi, Portoghesi e Genovesi” ma i più numerosi sono quelli “Napoletani, Livornesi, Inglesi, Olandesi e Fiamminghi, ordinariamente di portata di due, quattro, e fino cinquecento migliaia, con pagamenti fino a novantasei canoni”, che è il massimo che possa capitare in quel porto.

Per quanto riguarda i “legni minori”, arrivano nel porto di Trieste, oltre quelli della Repubblica Veneta, anche quelli dello stato pontificio, della Puglia, Malta e Sicilia; quantità non indifferenti di “Saiche” e Tartane Greche e Turche, provenienti dalle Isole Venete del Levante, come dalla Morea, Misselongi, Candia ed altre dell’arcipelago, nonchè dalle coste dell’Albania.

E inoltre da segnalare che si sono riscontrate anche barbareschi imbarchi con proprie merci su vascelli provenienti da Livorno.

Capitarono anche due Pandore Moscovite con pelli preziose, bulgari e lana grezza, che a loro volta ripartirono con manufatti di metalli, assali lavorati, canne di moschetto, spirito di agrumi e vino d’Austria.

Tutti i bastimenti approdarono bandendo la bandiera del loro paese di origine, non come avviene, invece, quando ci sono merci che arrivano dalla Turchia imperiale (es. olio da Cefalonia), che cambiano bandiera per non essere sottoposti a perquisizioni da parte di legni armati, favorendo così il contrabbando.

Vascelli francesi approdano per necessità e solitamente sono noleggiati da mercanti.

“Importatori prevalenti del porto di Trieste con le seguenti merci sono:

- francesi e livornesi : manufatti di lana e seta, caffè e pelli da Levante
- genovesi: agrumi, casse di spirito puro di agrumi, droghe, paste, riso e lane da [...]
- malesi e portoghesi: carichi di bombasi, lane, droghe, coloni, e asciutto
- napoletani: sale di Barletta, Frapponi, olio, mandorle, frutta secca, grani, ovini, formaggi, agrumi, cannelli e riso

---

73 Archivio di Stato di Venezia, Fondo “ 5 Savi alla Mercanzia”, Busta 843 – vol. “Liste navi e bastimenti 1752, 1753, 1754”, nota di Marco Gradenigo, Podestà e Capitano di Capodistria, dd. 16 ottobre 1752

- livornesi: olio, lino, stoppa, riso, semenze di riso, pani e sale lavorato
- papalini: grani, legumi, paste, stoffe, canelli, lini, lane, manifatture di lana, seta, [...] e stoffa lavorata
- siciliani : oli, vini, gottoni, grani, mandorle
- fiamminghi, olandesi, inglesi: droghe, zuccheri grezzi, [...] cera, cop-pali, pesce secco, formaggio, caffè, manifattura di lana, come “Jaboreti, Santinè, Collinarie e simili”, osso di balena, tele a colori
- turchi e greci : grani, lane, gottoni, ceallonia, tabacchi, formaggi mo-viotti, uva passa, sapone, vello di barba di capra, curani, cordovani, cera grezza, pegola, catrame [...]
- dalmati e albanesi: tabacchi, grano, pesce salato, olio, fichi secchi
- le barche dell'Istria: pesce salato e fresco, secondo la stagione ed oppor-tunità del tempo , pelli grezze di castoro, olio, vino, fieni e legna
- le barche del Friuli traducono (=trasportano): legumi, profumi, botti-ni, seta grezza; dal porto di Trieste dette barche esportano: grani, pe-sce asciutto, commestibili di vario genere, saponi, pellami del Cragno, lino, stoffe, canapi grezzi e lavorati, grani del [...], riso, qualche piccola pavidà d'uva passa, osso di balena, droghe, legnami, formaggi per lo più moviotti, maggiani, chioderie, assali, ferro, curanie, pelli buccine fresche e salate, curani, cordavani, e altre cose che abbisognano.

Il traffico delle merci ed il relativo sbarco/imbarco è continuato, in quanto vi confluiscono tutte le merci che possono confluire in un porto franco da varie parti.

La precisa quantità e qualità delle merci possono venir acquisite dalle bolle e dai registri della Dogana.

All'incirca confluiscono annualmente più di 70.000 urne di olio, di cui circa 1.000 da Corfù, ma in piccole partite.

Sono in attesa di destinazione 800 urne di uva passa, portata nell'emporio l'anno precedente (1751), tutte della “seconda e terza stima”, mentre sono in attesa dai mercanti anche altre di prima stima, che sono le migliori.

Parte di questo carico va in Germania e parte in Olanda, Inghilterra e Amburgo.

È da segnalare che nello scalo di Trieste i vascelli più [...]

700.000 sacchi di riso aspettano di essere spediti in Germania ed estratti dal porto di Trieste per via mare.

I tabacchi, che annualmente vengono calcolati in 4.000 e più balle, e che han-no come mercato principale il milanese, il ferrarese ed altri luoghi costieri, hanno come destinazione anche parte degli Stati di [...]

È stato riferito di sole quattro merci in quanto per le altre si è in attesa del registro della Dogana.

Inoltre, sempre dalla disamina dell'estratto sopracitato<sup>74</sup>, si desume che il valore complessivo delle merci arrivate nell'anno in argomento as-somma a 1.539.837 Fiorini alemanni, il che equivale a 7.699.185 Lire ve-

nete (in quanto a ogni fiorino alemanno corrispondono L. 5 venete) per un valore di 4.025.133.91 circa lire italiane del 1776, anno di edizione del volume dal quale sono stati tratti gli indici parametrici<sup>75</sup>.

Dall'esame dei grafici, in particolare, si evince che fra le merci arrivate quella di maggior spicco è l'olio (32.660 Funti), seguito dalla merci di lana (10.135 Funti), l'uva passa (5.275 Funti) e dagli agrumi (4.700 Funti). Con quantità minori seguono: lo zibibbo (3.635 Funti), le mandorle (2.560 Funti), le tartarughe (2.455 Funti), i fichi (1.470 Funti), l'acquavite (1.665 Funti), il vino in caratelli (1.375 Funti) e il legno Brasile (1.090 Funti).

Tutte le altre tipologie di merci arrivate nel porto di Trieste non raggiungono i 900 Funti, attestandosi il rosolio su 865 Funti, le carrube su 860, il baccalà su 755, il riso su 765, l'allume su 670, i pellami su 668, e così a discendere per arrivare alla campanelle di ottone e tè con 3 Funti ciascuno.

Quanto sopra per quanto riguarda le merci arrivate via mare nel Porto Franco di Trieste.

In relazione, invece, alle merci che da detto Porto Franco venivano esportate verso altre località, sembra quanto mai opportuno riportare ancora un passo della lettera di Niccolò Bembo, sopraccitata, al Doge<sup>76</sup>.

Merci caricate nel porto di Trieste per essere trasportate nei rispettivi paesi sono le seguenti:

- Inglese, olandese e Fiamminghi, [...]: assali, argento, vetri di Boemia, vino d'Austria e di Ungheria, uva passa, manifatture di rame e ottone
- Greci e Turchi: scarlatine, zanche, maggiani, cioè legname da bastimenti, assali, chioderie e ferro

Bastimenti di altre nazioni caricano invece stabilmente nel porto di Trieste:

- zanche, assali, chioderia, ottone e rame;

mentre due barbareschi, dimoranti a Trieste, spediscono per Tripoli con vascello francese un carico di:

- zanche, maggiani, assali, ferro, chioderia, e alquante balle di scarlatine.

---

74 Archivio di Stato di Venezia, Fondo "5 Savi alla Mercanzia", Busta 843, vol. Trieste P.V., "Estratto di tutte le merci arrivate da terra nel Porto Franco di Trieste nell'anno 1752 [...]".

75 Angelo Martini, *Manuale di Metrologia, ossia misure, pesi e monete*, editrice E.R.A., 1776, pp. 818 e seg. «Anteriormente al 1797, cioè sino alla fine della Repubblica (pace di Campoformido 17 ottobre 1797) la lira di Venezia, introdotta nel 1472, sotto il doge Andrea Tron, era la moneta corrente ed era equivalente a 0,5228 L. Italiane».

76 Archivio di Stato di Venezia, Fondo "5 Savi alla Mercanzia", Busta 843, vol. *Liste navi e bastimenti 1752, 1753, 1754*, nota di Marco Gradenigo, Podestà e Capitano di Capodistria, dd. 16 ottobre; x 1171=969.892,46 libbre grosse venete.

Per quanto riguarda le merci che arrivano nel porto franco via terra per essere a loro volta trasferite in altre località, soccorre, sebbene nelle sue linee generali, ancora la già nota lettera di Niccolò Bembo<sup>77</sup>.

Nel porto di Trieste dalla Germania vengono invece tradotte le seguenti merci:

- panine (panni di piccola taglia) balle di più generi, scarlatine (panni di colore scarlatto), manifattura di rame, di ferro e di ottone, cappelli di più fogge, argento vivo, legnami, vetri, [...], pesce asciutto d'acqua dolce, stagni, pelli della Bosnia, e molte altre cose che vengono poi trasportate via mare al luogo desiderato.

Le cere che transitano per il porto di Trieste vengono spedite a Venezia, dove vengono acquistate dai mercanti locali in quantità non indifferente.

Zuccheri e stampi per il lavoro provengono dall'Olanda e la cera grezza per lo stesso lavoro convergono a Fiume da Trieste, dall'Ungheria, dalla Croazia, e dai vicini paesi turchi, con i quali è in essere un nuovo commercio, dovendo passare a Fiume quella cera che prima dalla Bosnia faceva scalo a Spalato e ad altri luoghi della Dalmazia<sup>78</sup>.

Con questa frase sembra quasi che il Podestà di Capodistria volesse rassicurare il Doge, confermando sì lo sviluppo emporiale assunto dalla città di Trieste, ma nel contempo segnalare la non ottima qualità di alcune merci.

In relazione all'evoluzione dei traffici e dell'intensificarsi del numero di bastimenti che attraccano al nuovo porto franco, è sempre la lettera di Niccolò Bembo che segnala che si sono insediate sul territorio della nuova realtà commerciale anche nuove fabbriche e compagnie di navigazione:

Vi sono anche le ditte Weimer e D'Arnot Inglesi; quest'ultimo è anche il capo della Compagnia d'Ostenda, nella quale ci sono circa 30 interessati tra Trieste, Fiume, Olanda ed altri luoghi, con un fondo di 6 milioni di fiorini (che a detta di altri sarebbe inferiore), e in cui è interessato con 300.000 fiorini l'Imperatore nel "caratto" [=carato] del Vorchient di Fiume.

Questa Compagnia ha 6 vascelli, due dei quali sono stati fabbricati a Trieste, e un altro, in costruzione, di sessanta piedi [che però sulla base delle informazioni presenti a causa della cattiva costruzione non sarà molto atto alla navigazione] e "si appronta il legname per fabbricare una nave alta di sessantadue piedi in colomba"<sup>79</sup>.

Con la stessa nota viene, inoltre, segnalato che anche la produzione commerciale risente di questa svolta positiva, tant'è vero che in detto periodo

---

77 Archivio di Stato di Venerai, op. cit.

78 Archivio di Stato di Venezia, op. cit.

la Fabbrica di Panni si amplia, ricorrendo al lavoro specializzato di 4 famiglie olandesi; il Weimer, proprietario della fabbrica di cremor tartaro implementa la sua produzione ricorrendo ad altri 8 fornelli, al fine di far fronte al un nuovo contratto, concluso per 10 anni, con mercanti inglesi.

Inoltre, si può ancora segnalare che continua con maggiore rendimento la fabbrica di saponi, arrivando ad una produzione di 10.000 pezzi l'anno, che, tramite spedizionieri, vengono inviati soprattutto nei mercati della Germania e d'Italia, e solo in minima quantità vengono trasferiti verso le coste dell'Istria e del Friuli<sup>80</sup>.

Fatte queste osservazioni di carattere generale sulla movimentazione delle merci, sull'aumento dei traffici e sull'implementazione delle fabbriche, è opportuno soffermarsi a fare un'analisi sulla documentazione originale, dalla quale sono stati tratti i dati di base pare il presente studio<sup>81</sup>.

La quantità complessiva di merci arrivate da terra per essere poi trasportate in altre località è di 120.474 Funti tedeschi, pari a 141.075,05 Libbre grosse venete.

La valuta che da questa movimentazione è derivata alla città è di 4.355.396 fiorini tedeschi, che equivalgono a 21.773.515 Lire venete.

Sommando, quindi, tra loro la valuta relativa alle merci arrivate via mare e a quelle arrivate via terra, si ha una movimentazione di valuta pari a: 901.732 Lire venete, di cui

-	L. 7.699.185	da merci arrivate via mare
-	L. 21.776.980	da merci arrivate via terra

Le tipologie merceologiche arrivate via terra nel Porto Franco sono state in tutto 59.

Di queste, in particolare si osserva che gli acciai<sup>82</sup> sono stati la merce di maggior transito, con 23.368 Funti, seguita dal ferro grezzo, con 22.580 Funti, e dalla potassa, con 17.025 Funti.

Segue la cera gialla, con 8.160 Funti, i chiodi del Cragno, con 7.128 Funti, le cartine, con 7.425 Funti, i chiodi di Carinzia, con 6.395 Funti, e le tele di Germania, con 5.475 Funti.

Sono da segnalare ancora le seguenti merci che rappresentano una quantità di un certo rilievo nell'economia dei traffici in generale: gli ottoni, con 2.342 Funti, le tele del Cragno, con 2.177 Funti, e i vetri, con 2.045 Funti.

79 Archivio di Stato di Venezia, op. cit.

80 Archivio di Stato di Venezia, Fondo "5 Savi alla Mercanzia", Busta 843, vol. *Liste navi e bastimenti* 1752, 1753, 1754, nota di Marco Gradenigo, Podestà e Capitano di Capodistria, dd. 16 ottobre 1752

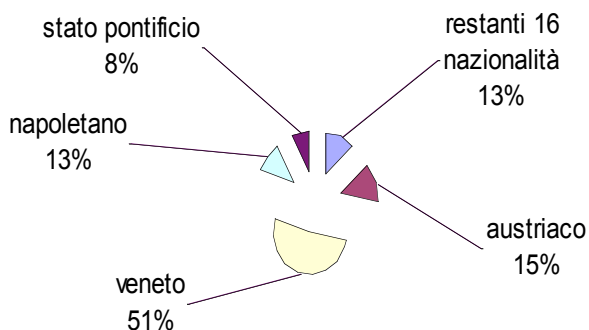
81 Archivio di Stato di Venezia, Fondo "5 Savi alla Mercanzia", Busta 843, vol. *Trieste P.V.*, "Estratto di tutte le merci arrivate da terra nel Porto Franco di Trieste nell'anno 1752 [...]".

82 Con "acciai" le fonti indicano prodotti ferrosi in sbarre di cui non viene meglio precisata né la qualità né la forma. Per questo abbiamo deciso di adottare la terminologia utilizzata nelle fonti stesse.

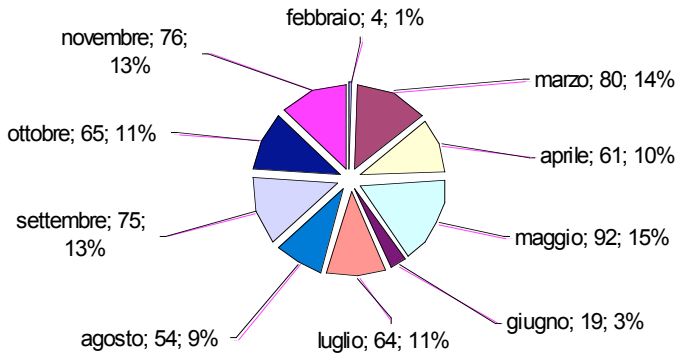
Ancora poco sopra i 1.000 Funti di quantità si hanno, indicate in ordine decrescente, le seguenti tipologie di merci lavorate: i lamierini (1.663 Funti), le gomiere (1626 Funti), le padelle (1.322 Funti) e le falci (1136 Funti).

Tutte le altre tipologie merceologiche non superano il migliaio di Funti sino ad arrivare al "butirro" e al miele, rispettivamente con 3 e 2 Funti di peso. Per l'anno 1753 la documentazione risulta essere più completa e grazie alla ricostruzione in tabelle della stessa documentazione (che ricopre un periodo che va da febbraio fino a novembre) è stato possibile ricostruire uno scenario, maggiormente fedele rispetto quello degli anni precedenti, relativo al numero di approdi per mese, ai legni preferiti dai naviganti nel detto periodo, alle nazionalità dei comandanti/patroni dei bastimenti in approdo, nonché del volume e composizione delle mercanzie, sia pervenute via mare che pervenute via terra e spedite in un secondo momento.

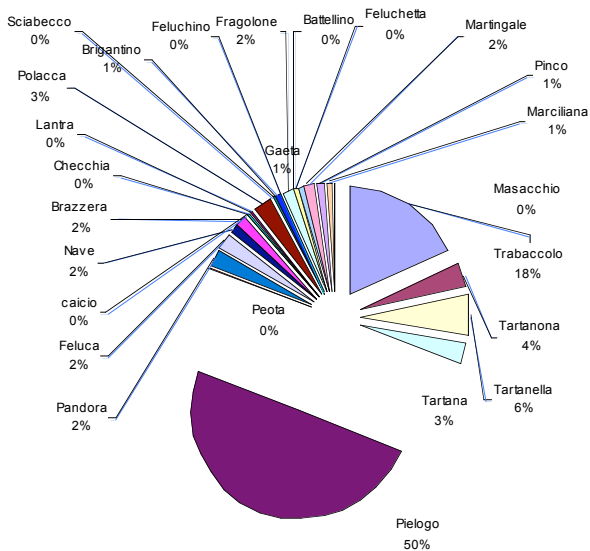
### composizione relativamente alla nazionalità degli approdi nel corso dell'anno 1753



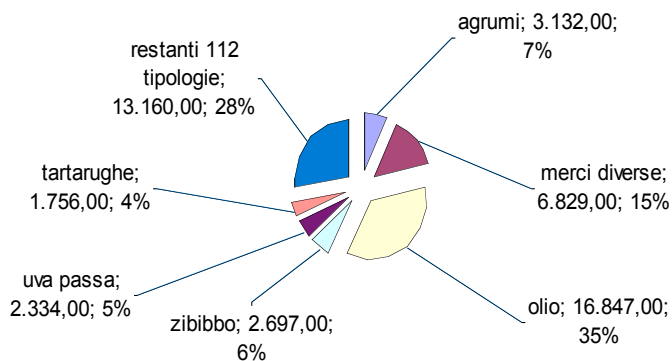
### numero approdi dell'anno 1753 in numero e percentuale per mese



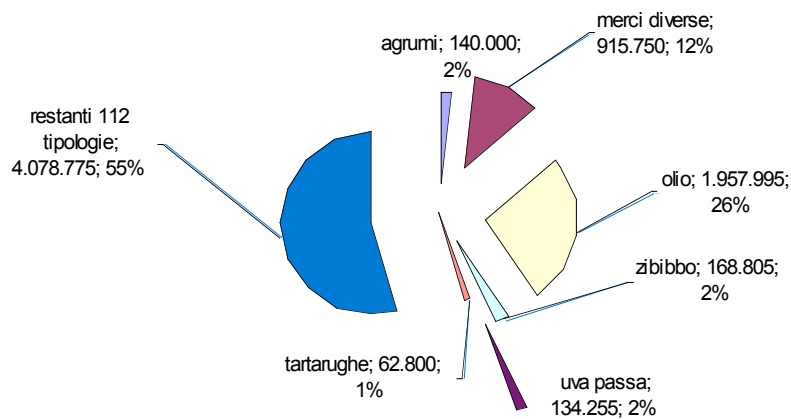
### tipologie bastimenti approdati anno 1753



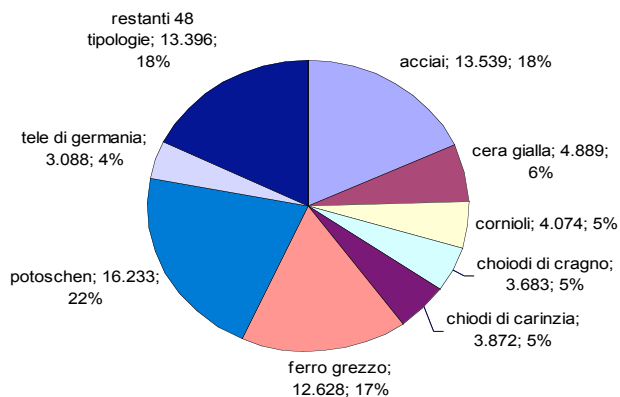
**composizione del volume di traffico pervenuto via mare nel porto di Trieste anno 1753 espresso in kg**



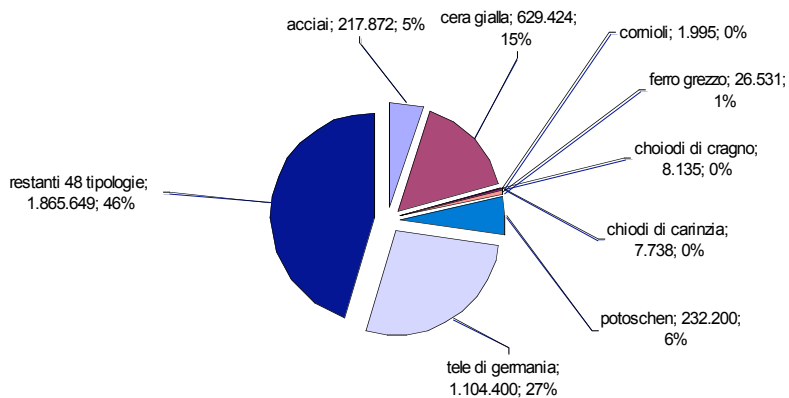
**composizione del valore del volume di traffico dell'anno 1753 espresso in lire venete**



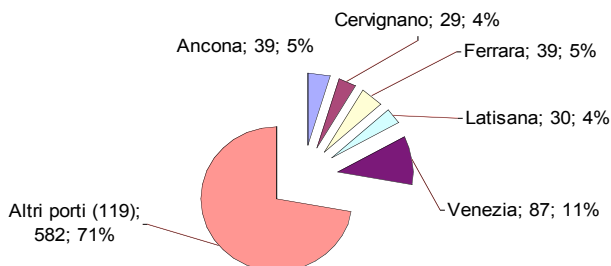
**composizione in kg del volume del traffico pervenuto via terra nel porto di trieste anno1753**



**composizione del valore del traffico pervenuto via terra nel corso del 1753 espressa in lire venete**



#### porti di partenza bastimenti approdati anno 1753



#### 6.4 IL MOVIMENTO DELLE MERCI ARRIVATE VIA MARE E DA TERRA NELL' ANNO 1753

La città ora, dopo l'abbattimento delle mura avvenuto nel 1749 e dopo l'abolizione dei dazi doganali, non è più riconoscibile in quella città che per tutto l'inizio del Settecento era rimasta confinata e racchiusa dal perimetro delle sue mura.

Infatti a seguito di dette innovazioni intraprese si osserva che è in forte crescita l'espansione degli scambi commerciali oltre che con i paesi costieri anche con i paesi dell'entroterra, il che determina, come diretta conseguenza, un notevole incremento demografico.

Oltre che per questo motivo il notevole aumento della popolazione deriva anche dalle nuove possibilità di commerci e di lavorazione delle merci, essendo stato ormai già dal 1748 esteso anche al Borgo delle Saline il privilegio di porto franco.

Infatti in questo periodo la popolazione passa dalle 7.043 unità del periodo compreso tra il 1725 ed il 1749<sup>83</sup> alle 11.228 del 1758, un rapido incremento demografico frutto anche del consolidarsi in Trieste della libertà religiosa e della conseguente immigrazione di persone appartenenti alle diverse confessioni religiose.

Fatto questo che sta a dimostrare che la concessione delle libertà di culto e di costruzione di edifici religiosi anche per religioni diverse dalla cattolica hanno impresso una indiscutibile spinta evolutiva al decollo delle attività emporiali e della operosità della città stessa.

83 Marco Breschi, Aleksej Kalc, Elisabetta Navarra, *Storia minima della popolazione di Trieste – sec. XVIII-XIX*, in *Storia economica e sociale di Trieste*, a cura di Roberto Finzi e Giovanni Panjek, vol. 1, p. 95.

Inoltre il piano delle opere pubbliche previste nell'“Istruzione” di Maria Teresa, emanata nel 1749, oltre a fornire direttive per lo sviluppo urbanistico della città e per la tipologia e localizzazione delle fabbriche, tramite l'istituzione della nuova figura dall'“ispettore civico”, a cui competevano, tramite un'adeguata struttura, la sorveglianza ed il coordinamento evolutivo della città, si soffermava con maggior attenzione sulle specifiche questioni relative allo sviluppo e al potenziamento del porto, ritenuto elemento determinante nell'economia cittadina<sup>84</sup>.

Questo fervore di attività, in special modo di quella più strettamente connessa ai commerci marittimi, non sfuggì all'occhio vigile degli emissari della Serenissima, che, con sempre maggior preoccupazione, vedevano in questo nuovo ruolo che andava assumendo la città di Trieste un serio pericolo per l'egemonia commerciale e territoriale della Repubblica.

Infatti in una nota datata 7 marzo 1753<sup>85</sup> e inviata dall'Osservatorio di Palmanova al Doge e ai 5 Savi alla Mercanzia, Angelo Contarini<sup>86</sup>, con malcelata preoccupazione, informava di aver richiesto al nuovo corrispondente dei Deputati al Commercio la nota dei bastimenti che approdano a Trieste, «ivi compresi quelli che vi permangono per molti mesi e di quelli che sono partiti».

Oltre a ciò, con la medesima lettera, Contarini informava di aver anche richiesto al nuovo corrispondente di verificare, con estrema sollecitudine, l'affluenza dei traffici e anche di voler essere messo in condizione di conoscere le note della qualità, quantità e carico dei bastimenti, in modo che per la Magistratura succitata fosse facile, “in base alla sua comprovata e consumata esperienza”, desumere il preciso andamento dei traffici, comprendendone l'affluenza e la relativa provenienza, e, se era il caso, fornire al Senato della Repubblica i suggerimenti necessari, al fine di poter mantenere quella egemonia, che ora si sentiva vacillare.

Successivamente, sempre nello stesso anno, e precisamente il 17 ottobre 1753, nella relazione inviata al Serenissimo Principe (doge Francesco Loredan<sup>87</sup>) dal Provveditore Generale Angelo Contarini si riferiva circa l'ingrandimento e lo sviluppo del porto di Trieste, uno sviluppo che sostanzialmente era determinato dall'incremento numerico e quantitativo delle merci provenienti “dal Levante e Ponente e dalla Germania”.

In detto dispaccio venne pure evidenziato che il bilancio delle attività portuali del porto di Trieste dell'anno precedente (1752) era in attivo sia in

---

84 Claudio Vicentini, *La crescita urbana*, in *Storia economica e [...]*, op. cit.

85 Archivio di Stato di Venezia, Fondo “5 Savi alla Mercanzia”, Busta 843, vol. *Dogane*, lettera di Angelo Contarini.

86 Angelo Contarini, notevole veneziano, Provveditore Generale nel Friuli nel 1753; prima nel 1729 vice Podestà di Bergamo e nel 1743 Podestà di Brescia.

87 Francesco Loredan, Doge in Venezia (eletto dalla “Quarantia”) dal 18 marzo 1752 al 19 maggio 1762, anno della sua morte.

entrata che in uscita, come pure quello dei Dazi e delle Dogane, quantunque il costo delle operazioni doganali e di deposito, sia per la quantità ed il valore delle merci ospitate, era il doppio rispetto alla tariffa applicata a Venezia<sup>88</sup>.

Altro dispaccio fonte di ulteriori preoccupazioni per i 5 Savi fu quello del 10 novembre 1753 inviato dal notabile veneto Antonio Fontana, che, nel confermare le note positive inviate da Trieste a Vienna circa lo sviluppo emporiale della città, suggeriva che per la salvaguardia del commercio veneto sarebbe stato necessario predisporre un apposito trattato con il Regno di Napoli al fine di assicurare di privilegiare il porto di Venezia a scapito di quello di Trieste, che in quel momento stava assorbendo quasi tutto il traffico mercantile proveniente dal suddetto Regno<sup>89</sup>.

Ritornando all'esame dei dati quantitativi che le fonti ci forniscono per tale arco temporale, innanzitutto grazie allo spoglio dei documenti relativi agli arrivi di bastimenti e merci nell'anno in questione (1753) e precisamente dal mese di febbraio a tutto novembre, si è costruita una prima banca dati da cui poter poi estrapolare, rielaborandoli, gli elementi necessari, atti a descrivere gli andamenti dei traffici portuali e la loro evoluzione.

Dall'analisi di detta base dati<sup>90</sup>, i bastimenti mercantili che hanno attraccato al porto di questa città sono stati in tutto 586, a cui ne vanno aggiunti ancora 133, se si prende in considerazione anche il mese di gennaio 1754, per un totale complessivo di 719 approdi.

Se si fa un paragone proporzionale circa i bastimenti che hanno attraccato nel 1949, e che dall'esame documentale, per i soli ultimi quattro mesi dell'anno per i quali sono state reperite le note corrispondenti, risultano essere pari a 95, si può stimare un numero complessivo di bastimenti arrivati, nell'arco di dieci mesi (febbraio-novembre analogamente a quanto si è fatto per il 1753), pari a 237 arrivi, numero che a sua volta si porta a 285, qualora si prenda in considerazione tutto l'arco temporale di 12 mesi. A detto valore potrebbe venir sottratto circa un 15%, determinato da avverse condizione meteorologiche (forte vento di "garbin" ed alte maree superiori alla norma<sup>91</sup>), e particolari congiunture storiche (non si dimentichi che nel 1749 si ha da parte di Maria Teresa la nuova proclamazione del porto franco e il conseguente decreto di abbattimento delle mura di Trieste), per un totale stimato, quindi, di 243 bastimenti arrivati.

---

88 Archivio di Stato di Venezia, Fondo "5 Savi alla Mercanzia", vol. *Dogane*, Angelo Contarini, nota di data 17 ottobre 1753.

89 Archivio di Stato di Venezia, Fondo "5 Savi alla Mercanzia", vol. *Dogane*, nota di data 10 novembre 1753 del notabile veneto Antonio Fontana.

90 Archivio di Stato di Venezia, Fondo "5 Savi alla Mercanzia", vol. *Dogane*, op. cit.

91 Giacomo Braun, *Notizie meteorologiche e climatologiche della Regione Giulia - Trieste, Istria e Friuli orientale*, Anonima Romana Editoriale, Roma, XII era fascista (1934).

Su questa base, quindi, si può osservare che, da un punto di vista puramente numerico, c'è stato un trend di sviluppo altamente positivo, avendo riscontrato una crescita complessiva pari a 476 bastimenti, il che sta a significare un aumento percentuale del 196% circa rispetto al 1749.

Il Porto Franco di Trieste sta avanzando rispetto al suo principale concorrente, Venezia, e, come detto all'inizio di questo capitolo, si può affermare che la politica emporialistica di espansione, veramente lungimirante, propugnata e perseguita da Vienna risulta di gran lunga vincente, grazie anche alla fortunata posizione logistica della città.

Ritornando al discorso circa i "legni" arrivati, sostanzialmente, dall'esame dei grafici, si rileva che nel 1753 il pielego e il trabaccolo sono i bastimenti maggiormente usati con una percentuale rispettivamente circa del 50% e del 17%, rispetto agli altri arrivi.

Prima di addivenire all'analisi della tipologia e quantità delle merci complessivamente transitate, e cioè sia di quelle pervenute per via di mare sia di quelle pervenute per via di terra, per il porto di Trieste nell'anno 1753, sembra utile verificare la nazionalità dei comandanti, il che equivale ad indicare la bandiera dei bastimenti, nonché i porti di provenienza degli stessi, il che significa eseguire un'analisi sul bacino di utenza.

A fronte di un numero pari a 558 comandanti arrivati in questo Porto Franco nel periodo febbraio-novembre 1753, 293 risultano essere veneti a cui vanno aggiunti 12 ragusei e 9 lussiniani, per un totale, quindi, di 314 appartenenti allo Stato veneto, 85 austriaci, 74 provenienti dal Regno di Napoli e 47 dallo Stato Pontificio.

Questo sta a significare da un lato che, nonostante tutto, la marina appartenente allo Stato della Serenissima nell'Alto Adriatico è ancora preminente, dall'altro che, però, il porto di Trieste è sempre maggiormente in grado di esercitare una forte attrattiva su di essa.

Per quanto riguarda il bacino di influenza del porto, invece, tali dati indicano che quello maggiormente interessato dai traffici, indipendentemente dallo Stato di appartenenza dei bastimenti, risulta essere l'alto Adriatico con un sensibile coinvolgimento, in aumento, anche del medio e basso Adriatico nonché un sensibile interessamento dell'area del Mediterraneo di Levante.

Per quanto concerne la quantità delle merci arrivate nel Porto Franco nel 1753 non è possibile fare alcun paragone con gli anni precedenti, in quanto le bolle di carico riferentesi al 1749-50 non portano indicazioni precise di quantità, limitandosi ad indicare genericamente che ogni bastimento portava "1 carico", anche se venivano trasportate qualità e quantità di merci diverse.

Questo, chiaramente, è un dato che varia sia da bastimento a bastimento in ragione della relativa stazza, della quale, però, non si è avuto modo di ottenere indicazioni definite, sia in relazione, anche, alle tipologie di merci trasportate.

In totale le merci transitate per il Porto Franco e/o movimentate in detto periodo sono state 1.918.143 kg circa, per un totale complessivo di circa 15.799.156 Lire venete.

Non potendo, quindi, fare alcun confronto con gli anni pregressi, data la carenza documentale specifica, si può iniziare con una analisi della quantità delle merci “capitate” nel Porto Franco di Trieste, suddividendo gli arrivi in base alla loro provenienza e/o destinazione.

Merchi pervenute da Trieste con destinazione Venezia:

**quantità:** 1.796.478,591 kg.                      **importo:** 4.246.832,45 Lire venete

Merchi arrivate via mare e spedite per la Germania:

**quantità:** 46.755,2428 kg                      **importo:** 7.458.380 Lire venete

Merchi arrivate via terra dalla Germania nel Porto Franco di Trieste:

**quantità:** 74.909,8455                      **importo:** 4.093.944 Lire venete

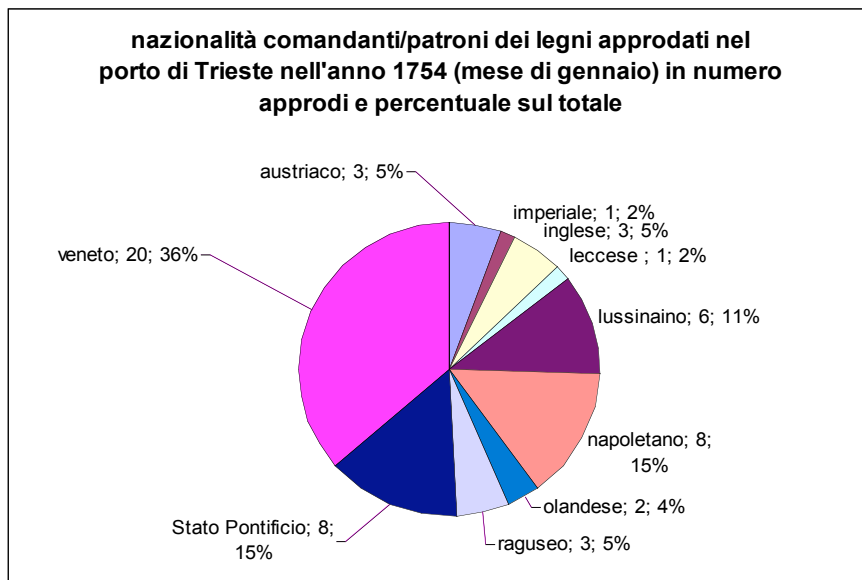
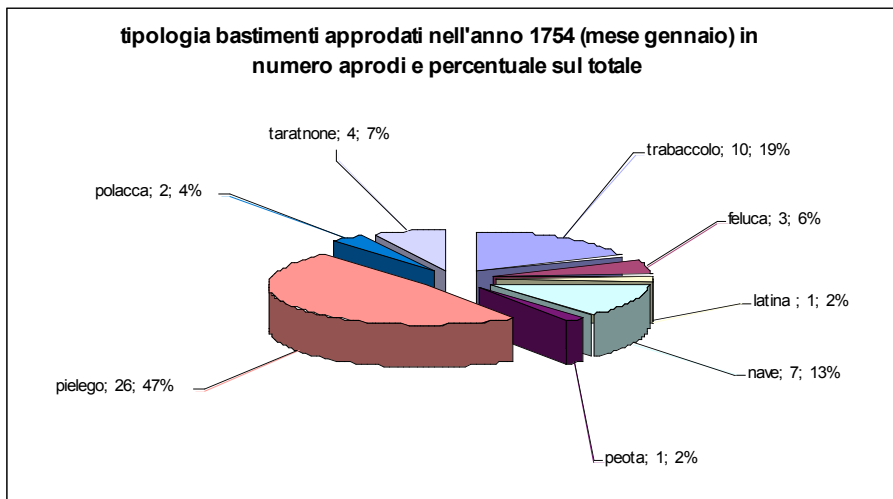
I dati sopra citati si riferiscono al totale complessivo delle merci transitate per il Porto Franco di Trieste nell’arco dei 10 mesi presi in considerazione (febbraio-novembre) in quanto presenti negli atti documentali reperiti presso l’Archivio di Stato di Venezia.

Inoltre è da segnalare che per i singoli valori riportati non si può fare alcun confronto con gli anni precedenti, in quanto gli elementi documentali di base non sono rapportabili tra loro, in quanto non omogenei nella loro trattazione originaria.

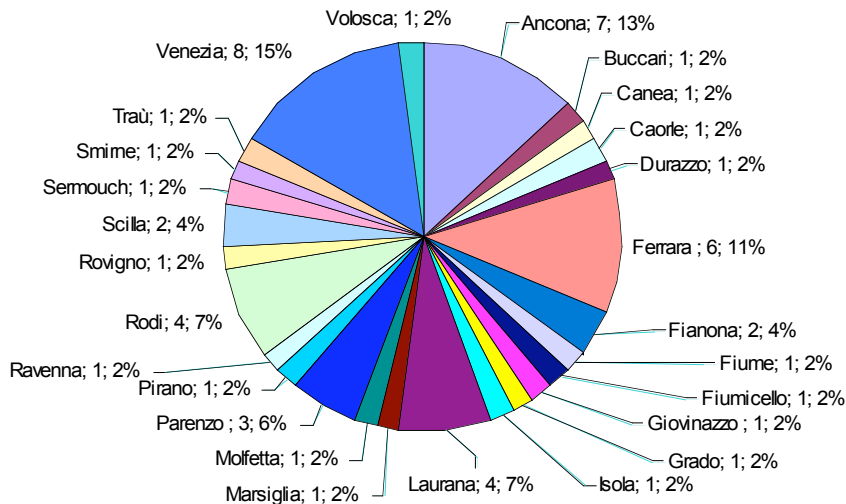
Questo raffronto si potrà invece tentare di portare a compimento, almeno a titolo esemplificativo, con l’anno 1754, per quanto riguarda le merci arrivate secondo la suddivisione poco sopra indicata, e per gli anni 1755 e 1756, per i quali gli atti documentali delle polizze di carico sono riferite mese per mese e giorno per giorno.

Va, comunque, sottolineato come in tale anno le correnti di importazioni, che attraverso Trieste raggiungono le altre aree dell’Impero austriaco, non risultino essere in maniera netta quelle più importanti per i traffici della città giuliana. Infatti, se le correnti commerciali che attraverso Trieste legano il retroterra austriaco al mare risultano essere per valore le principali, quelle che attraverso Trieste legano i mari e il confinante Stato veneto risultano essere quantitativamente superiori.

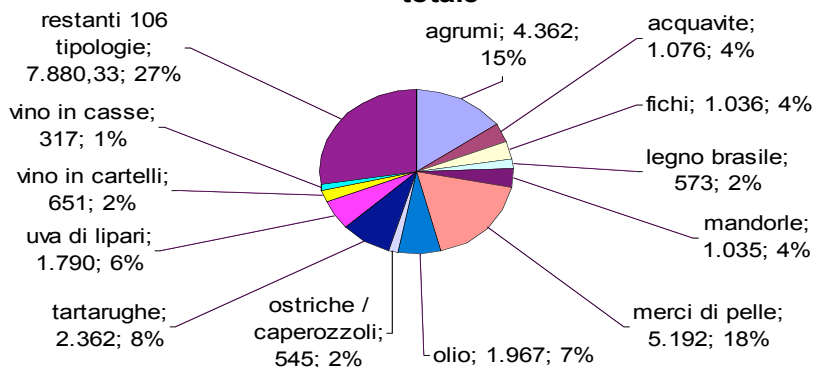
7. TABELLE DERIVATE DALLE EVIDENZE DELLA MAGISTRATURA DEI 5 SAVI ALLA MERCANZIA PER L'ANNO 1754



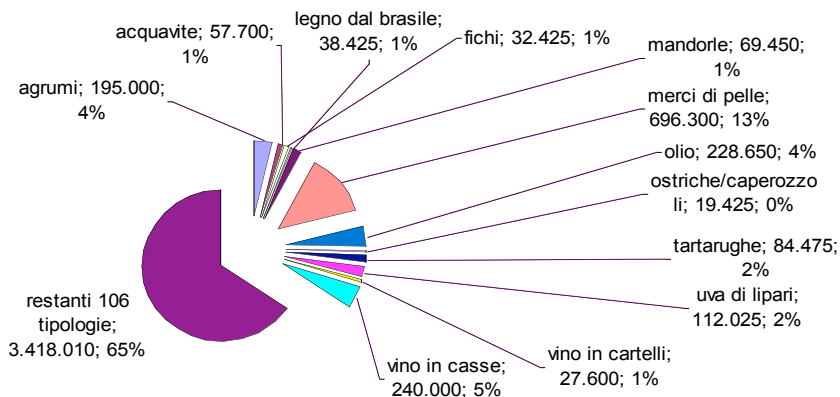
**porti di provenienza dei bastimenti approdati nel mese di gennaio in numero approdi e percentuale sul totale**



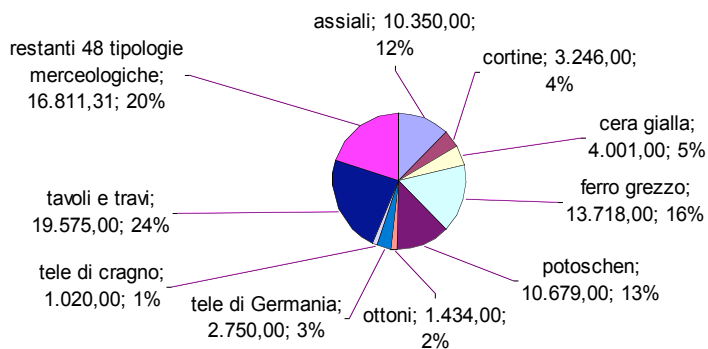
**composizione del volume di traffico merci pervenute nel porto di trieste via mare e da queato spedite per la germania nell'anno 1754 espresse in kg e in percentuale sul totale**



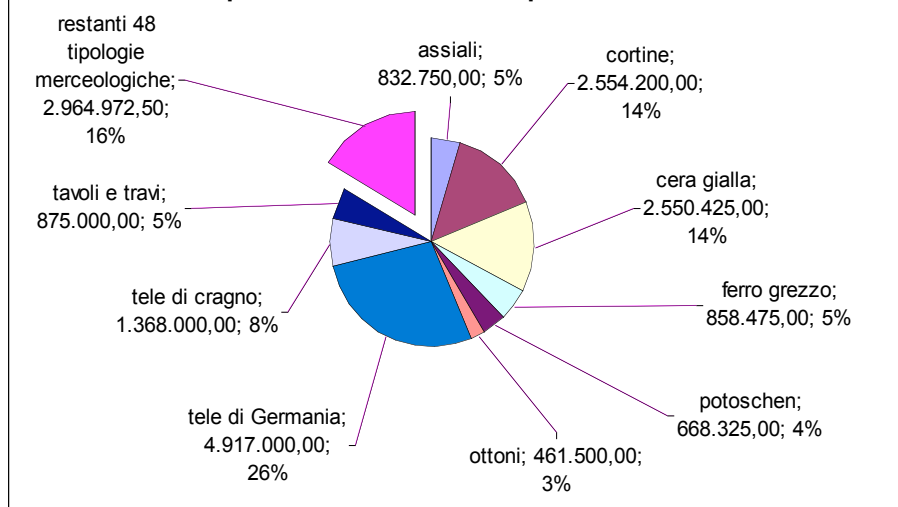
**composizione del valore delle merci capitate nell'anno 1754 nel porto di Trieste via mare e da questo spedite per la Germania, espresse in lire venete e percentuale sul totale**



**composizione del volume delle merci pervenute nell'anno 1754 a Trieste via terra e spedite via terra nello stesso anno, espresse in kg e percentuale sul totale**



**composizione del valore delle merci pervenute via terra nel corso dell'anno 1754 e spedite via terra nello stesso anno espresse in lire venete e in percentuale sul totale**



**7.1 IL MOVIMENTO DELLE MERCI ARRIVATE VIA MARE E DA TERRA NELL'ANNO 1754**

Anche i dati del 1753, quindi, confermano l'idea, già espressa, di una costante crescita dei traffici di Trieste e del suo ruolo emporiale.

L'opinione di Vienna, di fronte a tali progressi, è che di pari passo debbano venir "modernizzate" anche le istituzioni cittadine e quanto ne consegue, ivi compreso l'ampliamento del borgo urbano, al fine di poter corrispondere con la stessa efficienza dimostrata dalle attività emporiali alle nuove esigenze della popolazione in continua e costante crescita. I bisogni di ordine e organizzazione, ma anche di controllo di una popolazione fluttuante, numerosa e composita, sono dimostrati anche da alcuni provvedimenti volti a facilitare l'azione degli apparati statali e ad aumentare la conoscenza sulla situazione sociale della città: oltre all'anagrafe della popolazione, perfettamente funzionante già dal 1735, fu introdotto anche il sistema della numerazione delle case.

Inoltre a seguito dell'"Istruzione" di Maria Teresa del 1749<sup>92</sup>, che presenta precise indicazioni per lo sviluppo urbanistico della città, con particolare riguardo agli interventi di miglioramento delle strade commerciali, venne anche istituita la "Ispezione Regia delle Fabbriche", che, oltre a progettare i nuovi interventi, aveva il compito di sorvegliare sull'effettiva

<sup>92</sup> Claudio Vicentini, "La crescita Urbana", in *Storia economica e [...]*, op. cit.

corrispondenza della costruzione con gli elaborati di progetto e le prescrizioni in essi contenute.

Ma l'ammodernamento delle strutture portuali, con tutto ciò che ne conseguiva, come anche la costruzione di un acquedotto di grande portata, l'escavazione del nuovo canale, vicino al Borgo Teresiano, e l'interramento delle saline, restava il punto cardine e il primo impegno da portare a termine, affinché tutto questo nuovo pulsare di attività non venisse vanificato da una carenza nelle strutture di base.

Per la costruzione del nuovo Canale si optò di assegnare i lavori al "paròn" Mattio Pirona<sup>93</sup>, suddito veneto, che, il 22 giugno 1754, presso il notaio imperiale Antonio Argento, si impegnò ad iniziare i lavori alla metà di luglio e di finirli entro il dicembre dello stesso anno.

Gelosie interne alle istituzioni cittadine portarono il Minor Consiglio cittadino a suggerire alla Imperatrice non solo che l'opera in questione è troppo onerosa anche rispetto al non consolidato aumento dei traffici, ma anche che ci fossero timori di carattere sanitario per la popolazione, invitandola a desistere da tale opera.

Fortunatamente ciò non avvenne e le opere vennero portate a compimento nei tempi previsti, e con queste lo sviluppo delle attività portuali continuò il suo percorso.

Per quanto riguarda il flusso delle merci nell'anno 1754 si deve evidenziare in primo luogo che una disamina particolare relativa ai bastimenti arrivati non si può fare per i seguenti motivi.

In primo luogo non si sono potuti reperire gli atti documentali relativi agli arrivi di bastimenti. Gli unici documenti da cui si è potuto desumere le tipologie e la quantità delle merci che in detto anno sono transitate per il Porto Franco di Trieste, senza però portare alcuna indicazione circa gli arrivi mensili, consistono in "Estratti" e sono rispettivamente:

Estratto di tutte le merci provenienti per via di terra nel Porto Franco di Trieste e queste state spedite per via di terra, come da Registro di quella Cesarea e Reggia Pesa Pubblica. Il peso è in centinaia di Funti, n°. 100 dei quali formano Libbre 117,5 grosse venete. Il valore è all'incirca di Fiorini alemanni, uno dei quali forma L. 5 Venete.

Estratto di tutte le merci provenienti per via di mare nel Porto Franco di Trieste e queste state spedite per la Germania, come da Registro di quella Cesarea e Reggia Pesa Pubblica. Il peso è in centinaia di Funti, n°. 100 dei quali formano Libbre 117,5 grosse venete. Il valore è all'incirca di Fiorini alemanni, uno dei quali forma L. 5 Venete.

---

93 Fulvio Caputo, Roberto Masiero, *Trieste e l'Impero, La formazione di una città europea*, Marsilio editori.

Dall'esame di detti atti si evince che le tipologie delle merci arrivate per via di terra dalla Germania sono in tutto 57, per un peso complessivo di 149.444,5 Funti, che equivalgono a 175.597,29 Libbre Grosse venete, corrispondenti a loro volta a 83.584,31 Kg.

Se si fa un paragone con analogo documento relativo alle merci arrivate via terra dalla Germania nell'anno precedente, il 1753, si rileva che le tipologie di merci arrivate sono rimaste invariate (57) nel numero e nella specie, mentre il valore ponderale delle merci arrivate è pari a 133.935 Funti, il che è come dire 157,625 libbre grosse venete, che equivalgono a 74.909,84 Kg.

Rispetto all'anno precedente si ha un aumento complessivo di 8.674,47 Kg, corrispondente ad una percentuale in positivo dell'11,57% circa.

Se si prendono ad esempio le 5 categorie di merci ritenute più significative rispetto alla loro quantità arrivata nel Porto Franco via terra dalla Germania nel 1754, si potrà fare il seguente confronto:

ANNO	TAVOLE E TRAVI	FERRO GREZZO	ACCIAIO	POTASSA	CHIODI DI CARINZIA
1754	19.575,5	13.718,51	10.350,41	10.679,83	4.040,38
1753	-----	12.628,99	13.539,53	16.233,68	3.683,55

Dalla disamina delle tipologie di merci e relative quantità importate si rileva innanzitutto chiaramente il sensibile sviluppo dei transiti in arrivo, soprattutto per quanto riguarda le merci lavorate o semilavorate da impiegare in campo marittimo ed edilizio.

Relativamente alle tipologie merceologiche arrivate per via mare nel Porto Franco di Trieste si rileva che nel 1754 sono risultate essere state 118, per un peso complessivo di 51.469 Funti, corrispondenti a 60.475,48 Libbre Grosse venete, che a loro volta si identificano in 28.786,33 Kg.

Se si fa un ragionamento analogo a quello adottato sopra, si rileva che anche in questo caso le tipologie sono rimaste invariate rispetto all'anno precedente, e che il valore ponderale è stato pari a 83.596 Funti, equivalenti a 98.225,3 Libbre Grosse venete, a loro volta corrispondenti a 46.755,24 Kg.

In questo caso si è davanti ad una contrazione ponderale dell'anno 1754, rispetto a quello precedente, di 17.698 Kg., corrispondenti ad una percentuale negativa pari al 38,43%.

Se si prendono ad esempio le 5 tipologie di merci ritenute più significative rispetto alla loro quantità arrivata nel Porto Franco via mare nel 1754, si potrà fare il seguente confronto:

ANNO	MERCI DI PELLE	AGRUMI	TARTARUGHE	UVA PASSA	OLIO
1753	561,53	3.132,08	1.756	2.534	16.847
1754	5192,54	4.362,54	2.362	1.899,37	1.967,62

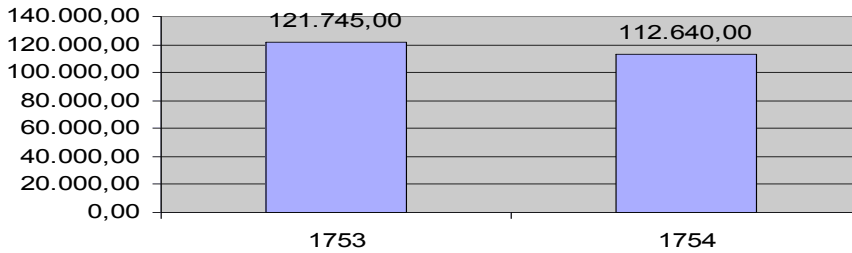
Da detto confronto deriva che l'unica importazione di gran lunga inferiore risulta essere quella dell'olio, mentre per le altre la contrazione non è così rilevante, ma nello stesso tempo resta costante anche per altre tipologie.

Uno dei motivi di tale contrazione dei traffici emporiali potrebbe essere ricercata nella tensione che in quel periodo si era venuta a creare tra la volontà della casa d'Austria di realizzare un nuovo canale, il futuro Canal Grande, e le realtà imprenditoriali cittadine locali, che, come sopra detto, non ritenevano che tale opera potesse essere di interesse particolare per il commercio.

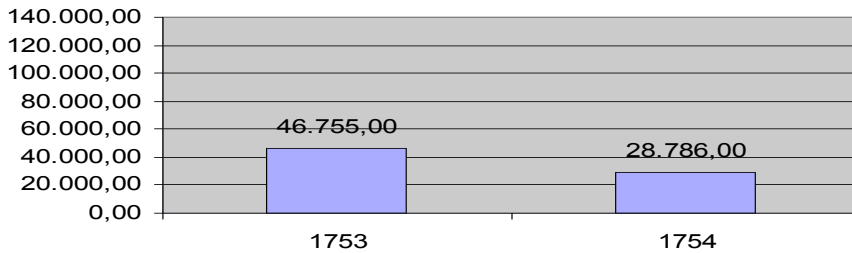
Altra ipotesi può consistere proprio nel fatto che, essendo partiti i lavori per la realizzazione di questa opera pubblica di notevole entità, che avrebbe potuto ospitare, ad ultimazione avvenuta, una trentina di bastimenti, oltre a magazzini per le merci e squeri per i lavori di manutenzione, l'attività del porto e delle maestranze si trovava a dover operare a ritmi ridotti rispetto a quanto avveniva nell'anno precedente.

Tuttavia, il calo potrebbe essere dovuto soltanto agli andamenti "fisiologici" dei traffici, caratterizzati, in una situazione ancora non cristallizzata, da un trend di crescita nel lungo periodo, ma contraddistinto da frequenti e ripetuti fasi di stasi e crisi.

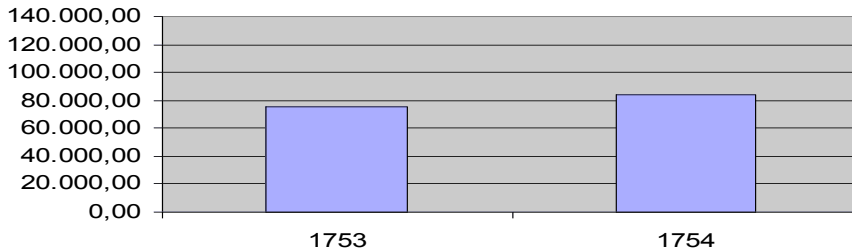
**volume totale in kg delle merci pervenute nel porto di Trieste sia per mare che per terra - biennio 1753/1754**



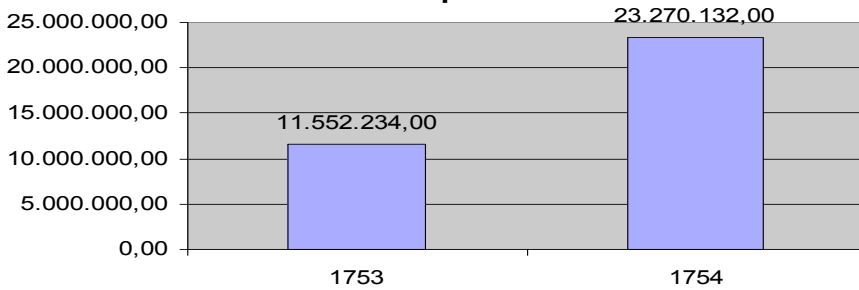
**confronto volume merci pervenute via mare nel porto di Trieste nel biennio 1753/1754 espresse in kg**



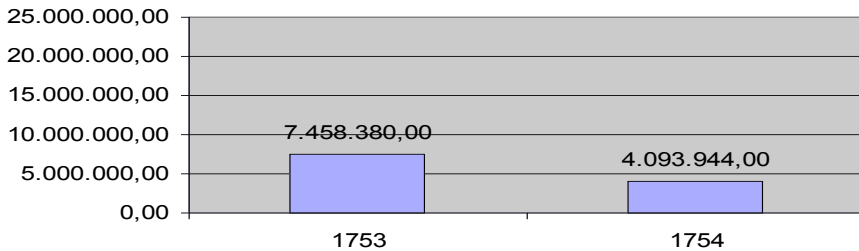
**confronto volume merci pervenute nel porto di Trieste via terra nel biennio 1753/1754 espresse in kg**



**controvaore in lire venete delle merci pervenute nel biennio 1753/1754 nel porto di trieste sia per mare che per terra**



**controvalore in lire venete del volume delle merci pervenute via mare nel porto di Trieste nel biennio 1753/1754**



**controvalore in lire venete delle merci pervenute via terra nel porto di Trieste nel corso del biennio 1753/1754**

