Navi e merci nella Trieste settecentesca (seconda parte)

Massimiliano Usberghi*

INTRODUZIONE

In questa seconda parte continuiamo a esaminare lo sviluppo della neonata realtà portuale tergestina, al fine di portare alla luce alcuni aspetti che possano essere d'aiuto nel comprenderne la complessità. Tali aspetti possono essere identificati nel tentativo di dare risposta a domande relative al bacino geografico di utenza delle giovani banchine, la natura e la quantità delle merci che qui venivano sbarcate e imbarcate, la nazionalità o la provenienza dei comandanti che portavano i legni delle più diverse dimensioni al nostro porto e non da meno si continuerà a tenere sott'occhio le tipologie di bastimenti che solcavano le acque del nostro golfo.

Questi dati possono aiutarci a dare un quadro più chiaro sui meccanismi e relazioni che hanno aiutato il porto di Trieste a crescere e svilupparsi con indici particolarmente alti per il sec. XVIII.

L'arco temporale su cui insistono i dati raccolti per questa seconda parte si concretizza nel biennio 1755-1756, biennio sul quale esiste già qualche indagine fatta da alcuni ricercatori, i quali però hanno utilizzato come fonte alcuni documenti contenuti nell'archivio di Capodistria, indagine che peraltro sembra essere disponibile solo in lingua slovena, quindi non facilmente fruibile per un pubblico italiano.

Come fonte del lavoro che segue continuiamo ad appoggiarci ai documenti provenienti dall'Archivio dei 5 Savi alla Mercanzia, depositato e custodito presso l'Archivio di Venezia.

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

Ricordo ancora una volta il ruolo cruciale che era affidato a tale magistratura, organo amministrativo-giuridico, all'interno del panorama istituzionale della Serenissima, ruolo che si concretizzava nella monitorizzazione delle realtà commerciali concorrenti ai fini di una corretta ed efficace gestione della vita economica della serenissima.

Nell'ottica dell'ottenimento di dati concreti per compiere in maniera corretta il proprio fine istituzionale va letta appunto l'attenta attività di monitoraggio a cui la nuova realtà portuale era sottoposta, per mezzo di spie e informatori, i quali relazionavano, anche quotidianamente ai Savi.

Prima di iniziare la fotografia del biennio scelto è necessario fare una puntualizzazione relativa alle fonti utilizzate.

Se per gli anni precedenti ci siamo affidati ai dati provenienti dai registri intitolati Dogane, per questi altri si è dovuto far ricorso ai dati contenuti nei registri Trieste Diarij, provenienti anche questi dal medesimo Fondo[1].

La documentazione di questi registri si presenta in maniera leggermente difforme dai precedenti, dal momento in cui riporta informazioni maggiormente precise e puntuali, anche se tuttavia risulta essere priva di ogni commento, valutazione e descrizione qualitativa da parte delle Magistrature venete; sono presenti altresì dati relativi alle navi e traffici in uscita dal porto di Trieste, informazione che sui registri Dogane non era riportata, e inoltre l'arco temporale risulta maggiormente coperto dalla documentazione, con meno lacune, vuoti o omissioni.

Per quanto attiene all'anno 1755 la fonte di prima mano si concretizza in una documentazione insistente su un periodo che va dal 18-agosto-1755 al 19-dicembre-1755 per quanto riguarda il traffico in entrata e dal 1-settembre-1755 al 31-dicembre-1755 per ciò che attiene i traffici in uscita.

Segue un piccolo estratto della traduzione su foglio elettronico dei dati presenti sui documenti rinvenuti (il foglio elettronico appare come uno specchio di quanto riportato sul documento anche per quanto riguarda la disposizione delle informazioni stesse):

- nella prima colonna compare il giorno in relazione al quale sono redatte le altre informazioni;
- nella seconda colonna viene evidenziato il tipo di nave utilizzata;
- nella terza colonna si riporta la provenienza del legno;
- nella quarta compare l'indicazione della nazionalità del comandante del bastimento o del bastimento stesso;
- nella quinta colonna vengono elencati i nomi propri dei singoli comandanti o armatori;
- nella sesta ed ultima colonna compaiono infine le tipologie merceologiche approdate nel periodo in esame.

1 Archivio di Stato di Venezia – Fondo 5 Savi alla Mercanzia – vol. Trieste Diarij

Data	Tipologia bastimento	Provenienza del bastimento	Nazionalità comandante bastimento	Comandanti o proprietari (=padr)	Merci trasportate e quantità
20-08-1755	Pielego	Venezia	Veneta	Patr. Giuseppe Aretusi	40 sacchi di riso
20-08-/1755	Pandora	Goro	Austriaca	Cap. Lodovico Bonifacio	10 sacchi di riso
21-08-/1755	Pielego	Venezia	Veneta	Patr. Mattia Carer	20 colli uva passa
23-08-1755	Brazzera	Traù	Veneta	Patr. Pietro Gabri	7.000 fichi 500 libbre

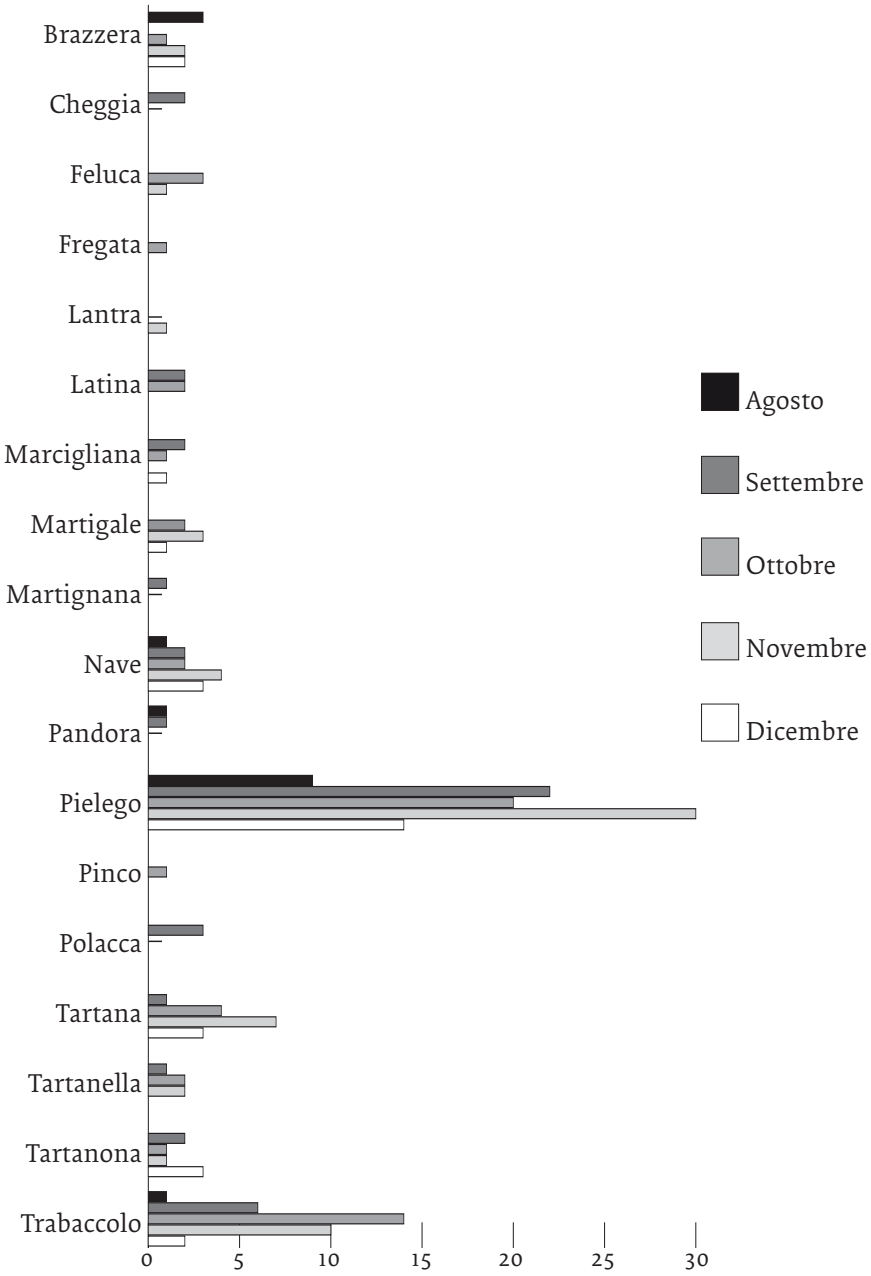
Tipologia bastimenti approdati nell'anno 1755					
	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
Brazzera	3		1	2	2
Cheggia		2			
Feluca			3	1	
Fregata			1		
Lantra				1	
Latina		2	2		
Marcigliana		2	1		1
Martigale			2	3	1
Martignana		1			
Nave	1	2	2	4	3
Pandora	1	1			
Pielego	9	22	20	30	14
Pinco			1		
Polacca		3			
Tartana		1	4	7	3
Tartanella		1	2	2	
Tartanona		2	1	1	3
Trabaccolo	1	6	14	10	2
totali	15	45	54	60	30

Dalle evidenze dei registri esaminati per questo periodo è stato costruito lo schema riassuntivo sopra proposto, costituito da una tabella riassuntiva in cui vengono evidenziati gli approdi di un determinato tipo di imbarcazione nei diversi mesi; tale tabella ci permette di mettere in evidenza la tipologia di vettore marittimo preferita dal bacino di utenza del porto di Trieste nel periodo esaminato; tale tipologia risulta essere il Pielego.

Infatti, su un totale di poco più di duecento approdi, tale legno risulta comparire per ben novantacinque toccate, che corrispondono al 47,5% circa del totale.

Tale dato viene inequivocabilmente confermato, in maniera forse maggiormente visiva dalla seguente tabella, la quale ci evidenzia inoltre come l'altro tipo di imbarcazione prescelto e votato allo scalo triestino sia il Trabaccolo, con ben trentatré toccate nel corso dei mesi esaminati, che corrispondono al 16,5% circa del totale degli approdi. Da ricordarsi che tali imbarcazioni sono molto simili sia per costruzione che per utilizzo, ragion per cui non vi è da meravigliarsi troppo.

Tipologia bastimenti approdati anno 1755
(18-agosto-1755 / 31-dicembre-1755)



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

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 a 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.

Dimensioni tipiche del pielego	
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 gabiole 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 mezzaria 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[2].

Trabaccolo

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, che sembra invece mancare negli altri mari italiani.

Si caratterizzava dalla prua e dalla poppa molto rigonfie, da 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, infatti, alcuni sostengono fosse a calunno, altri, lo limitano all'altezza della chiglia.

2 A. Cherini, P. Valenti, *Il mare di Trieste e dell'Istria*, Trieste, Edizioni Luglio, 2004, p. 103-4.; Dino Memmo , "Calafati, squeri ....", op. cit.

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 terzo o al quarto con boma.

Doveva montare anche un bompresso mobile con uno o più polacconi scorrevoli.

Le vele generalmente bianche, venivano definite a trabaccolo per la particolare loro 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. con un rapporto larghezza-lunghezza da 1 : 3, si adattava particolarmente al paesaggio geografico nostrano, caratterizzato da numerosissimi porticanale, per la sua forma, che si avvicinava al parallelepipedo, forma assai idonea ad operare in questo ambiente[3].

> 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[4].

Sono inoltre state estrapolate dalla documentazione delle evidenze relative ai porti di provenienza dei bastimenti che, incrociando le acque dell'Adriatico, sono pervenuti nel porto franco di Trieste, nel periodo compreso tra Agosto e Dicembre del 1755 (tale informazione ci viene in aiuto nel momento in cui cerchiamo di circosrivere il bacino di utenza di Trieste e ricostruire la numerosità dei collegamenti all'interno del bacino stesso):

3 *ut supra*

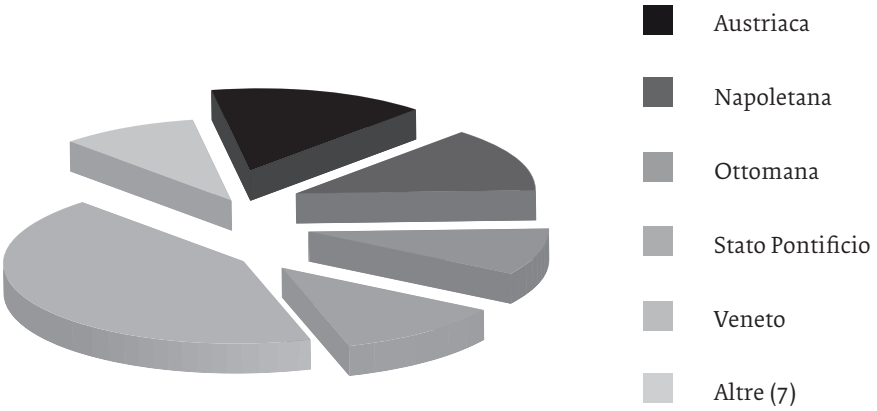
4 Aldo Cerini, op. cit.

Porti di provenienza bastimenti approdati nel corso dell'anno 1755					
	agosto	settembre	ottobre	novembre	dicembre
Amburgo					1
Amsterdam				1	
Ancona			1	3	2
Antinori			2		
Bari			5		
Barletta		2			
Bisceglie		2			
Buccari		1	1		1
Budova			1		
Burano		1			
Canea					1
Caorle				1	1
Capodistria	1	1		1	
Cattaro		1			
Cefalonia				1	2
Cesenatico					3
Cherso		1	1		
Cittanova		1			
Corfù			3		
Curzola			2	1	1
da Grotte amare		1	1		
dalla Brazza		1	3	2	
dalle Bocche di Cattaro			1		
Durazzo			1		
Ferrara	1	1	1	6	1
Fiume		1	2	1	
Francavilla			1		
Gallipoli			1	1	
Goro	1	1	1		1
Lagosta		1			
Latisana					1
Laurana			1	2	
Lesina				1	
Lipari			1		

Porti di provenienza bastimenti approdati nel corso dell'anno 1755					
	agosto	settembre	ottobre	novembre	dicembre
Lissa					1
Livorno		1		1	
Lussino			1		
Manfredonia		1	1	1	
Messina			1		
Missolongi		1	2	1	
Molfetta		1	1		
Monopoli		1	1	1	
Moschenizza			1		1
Nola			2	1	
Orsera				3	
Ossero			1		
Parenzo		1		1	1
Percenis	1				
Pescara		1	1		
Pola				1	1
Primiero			2	1	
Ravenna	1	1		1	
Regno ottomano				1	
Rimini	1			2	1
Rodi		1	2	4	2
Rovigno	1		1	1	
Salonicco		2			
Scilla			1		
Sebenico		1			1
Senigallia				1	
Smirne		4		1	
Terzo (di Aquileia)		1	1		
Tordimosto				1	
Traù	4	3		1	1
Venezia	4	7	5	13	6
Vicco			1	1	
Zancola (=Zante)			1		
totali	15	45	54	60	30

Nazionalità Comandanti approdati nel Porto Franco di Trieste nel 1755						
	agosto	settembre	ottobre	novembre	dicembre	totali
Austriaca	3	8	5	13	5	34
Francese		2	2	1		5
Imperiale		1	1			2
Inglese		1		1		2
Maltese		1				1
Napoletana	1	4	12	7	2	26
Ottomana		1	10	6	2	19
Ragusea	1	1		2	1	5
Stato Pontificio		6	5	5	7	23
Veneto	10	20	18	24	11	83
Olandese			1			1
Danese					2	2
Girosolomitana				1		1
Totali	15	45	54	60	30	204

Nazionalità Comandanti approdati nel Porto Franco di Trieste in percentuale sul totale - anno 1755



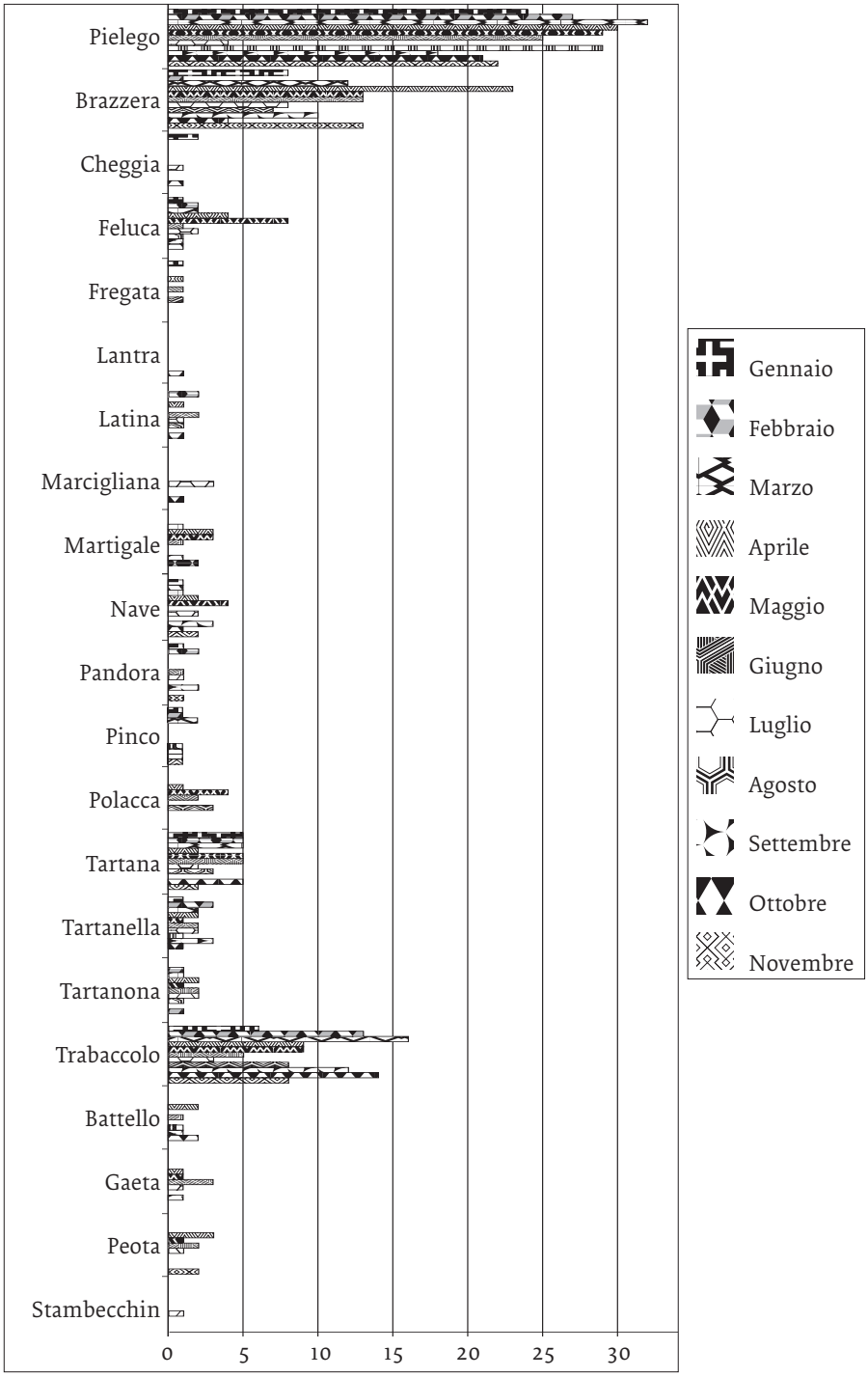
Un foglio excel strutturato alla medesima maniera di quello ricostruito per l'anno 1755 è stato approntato per quanto riguarda i dati relativi agli approdi dell'anno 1756 (per il periodo che va da Gennaio a Dicembre), al fine di poterne evidenziare le caratteristiche principali per poterle confrontare con quelle proprie degli anni precedenti, e da tale ricostruzione emergono le seguenti tabelle:

Tipologia Bastimento	GENNAIO.	FEBBRAIO	MARZO	APRILE	MAGGIO	GIUGNO	LUGLIO	AGOSTO	SETTEMBRE	OTTOBRE	NOVEMBRE	Tot.
Pielego	24	27	32	30	29	25	24	29	18	21	22	281
Brazzera	8	1	12	23	13	13	8	7	10	4	13	112
Cheggia	2						1			1		4
Feluca	1	2	2	4	8	1	2	1	1	1		23
Fregata	1			1		1		1				4
Lantra										1		1
Latina		2		1		2	1	1		1		8
Marcigliana							3			1		4
Martigale			1	3	3	1			1	2		11
Martignana												
Nave	1	1	1	2	4		2		3	1	2	17
Pandora	1	2				1	1		2		1	8
Pinco	1	1	2					1	1	1	1	8
Polacca				1	4	2		3				10
Tartana	5	5	5	2	5	5	2	3		5	2	39
Tartanella	1	3	2	2	1	2	2	1	3	1		18
Tartanona		1	1	2	1	2	2	1		1		11
Trabaccolo	6	13	16	9	9	5	3	8	12	14	8	103
Battello				2		1		1	1	2		7
Gaeta				1	1	3	1		1			7
Peota				3	1	2	1				2	9
Stambecchin							1					1
TOTALI	51	58	74	86	79	66	54	57	53	57	53	688

Dalla tabella relativa, al vettore marittimo, costruita in maniera analoga al quella relativa all'anno precedente e dal relativo grafico, insistenti sul periodo gennaio/novembre 1756 riscontriamo che accanto al Pielego e il Trabaccolo, barche quasi sorelle, emerga in maniera prepotente una nuova tipologia di legno: la Brazzera.

Questa tipologia era già presente negli anni precedenti ma non in maniera così forte, infatti nell'arco di detto anno risulta ricoprire un numero di approdi pari al 16,5% circa, percentuale questa superiore a quella del Trabaccolo, pari a 15% circa.

Tipologia bastimenti approdati
nel periodo 1 gennaio – 30 novembre 1756



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 che armavano 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 ed esisteva anche la versione a due alberi[5].

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 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.

5 ut supra

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 ha avuto 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 dalmate 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 proravia 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 accentuato, la coperta si presentava, cioè, 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 apotropaici e, a poppa, il timone a calumo e a spalla stretta[6].

6 Dott. Aldo Cherini *da un lavoro non pubblicato* di Trieste.

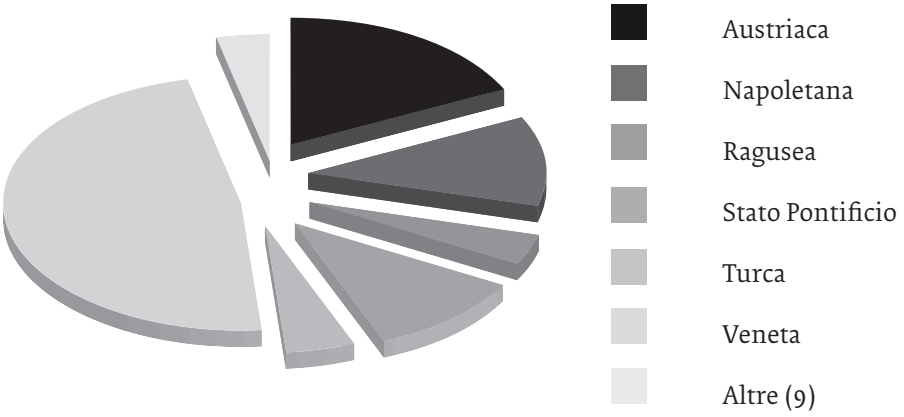
Porti di provenienza bastimenti approdati nel corso dell'anno 1756											
	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre
Albania				1					1		
Alepsio									1		
Almisa			1								
Amburgo		1						1			
Ancona	2	1	3	2	3	2	1	6	1	1	1
Antinori									2		
Arbe			2								1
Artegnan							1				
Barbana											1
Bari	1	3	1	1	2				1	2	1
Barletta		1			3	1	4	1		2	
Bisceglie	1	1	2			1			1	1	1
Bradan			1								
Buccari			1	1							
Budoia									1		
Burano				1	1						
Calamata										1	
Candia					1						
Canea	1	1		1	2					1	1
Caorle	1		1	1	1						1
Capodistria	2			1	3	2	2	1	4	4	3
Carlobago				1			1				1
Castelnuovo					1		1				
Castugna					1						
Cattaro		1	1	1							
Cefalonia			1	1	1						
Ceggia										1	
Cendico					1						
Cervignano	1	2	1	2	1	5	3	1	2	1	1
Cesenaatico										1	
Cherso	1	1		1							
Chiavenza					1	1					
Cipro						1					
Covon										1	
Curzola				1							
Brazza	1	1	4		1	2	1			1	1
Grotte amare		1	2	1	1	1					
Dalmazia					1						
Duino			2	8	2	5	1	1	4		1

Porti di provenienza bastimenti approdati nel corso dell'anno 1756											
	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre
Dulcigno		1						1			
Durazzo	3	3	2		1	2	1		1		2
Fasana				1							
Fermo							1				
Ferrara	8	4	3	4	2	1					
Fiume		2	1	1					2	1	2
Fiumicello											1
Francavilla				1		2	1	1			
Friuli					1						
Gallipoli				1	2						
Genova						1					
Giòrgenti	1										
Giovinazzo		1		1			1			1	
Giuliana								1			
Goro	2	2	2	3	2	2					
Grado			1			1		1	1		1
Isola			1	1							
Istria											3
Lagosta						1					
Latisana				1		1					
Laurana	2	1	2	4	4		2		1	2	2
Lemme		1			1	2					
Lesina						1		1			
Lissa									2		
Livorno		1		1							
Lussino		2		1			1				
Mainà								1			
Malta							1				
Manfredonia								1	1		
Messina			1					1			
Molfetta		2	1	1	1		1	1		2	1
Monfalcone	1			3	2		1		1		1
Monopoli			1								1
Morea						1					
Muggia									1		1
Murano				1							
Nola			1	1	2			3	2	3	1
Otranto	1								1		
Palmanova									1		
Parenzo				1	2	1	1	3			

Porti di provenienza bastimenti approdati nel corso dell'anno 1756											
	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre
Patrasso	2									2	
Paxos									1		
Percenis	1	1	2	1	1		1	2			
Pesaro			1			1				1	
Pescara		1				1	1			1	
Pirano			1	3	2	4	1			1	
Portmouth										1	
Portogruaro				1				2			
Primiero	2	1	1	1	1					1	
Ragusa	1	2	1	4	3	3	3	4			
Ravenna				1	1						
Recanati										1	
Rimini		1	2		2	2	1		1		
Rodi			3	2					3	2	
Rovigno			2	1	1				2	1	1
S. Zeno										1	
S.Giovanni (in Pelago)						1					
Sabioncello											1
Salonicco					1		1	1			
San Mauro				1							
San Cancian						1					
San Giorgio		2	2								
San Zeno									1		
Scilla	1	1	1		1		1		1		
Scutari					1						
Sebenico	3	2		3		1	1				
Segna	2		1	1				1			
Senigallia			1					7			
Smirne	3				1					1	1
Sorrento	1										
Strugnano				1							
Terzo			1		1						
Tor di Mosto				1							
Traù		1	1					2	3	2	
Valosca							1				
Vasto										1	
Venezia	7	8	16	12	14	13	17	15	10	10	13
Vico	1			1						1	1
Vieste		2									
Zara	1	3	1		1	1				1	

Nazionalità Comandanti approdati nel Porto Franco di Trieste nel 1756											
	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre
Austriaca	8	6	19	15	14	12	13	15	10	5	6
Danese			1					1			1
Francese			1		1		1				
Gerolsomitana									1		
Inglese	1			2	1						
Imperiale		1		1							
Maltese									1		
Napoletana	6	9	12	6	9	2	5	5	9	10	6
Olandese				1					1	1	
Ottomana	4	1									
ragusea	4			5	6	4	2	2		1	3
Stato pontificio	4	10	8	10	9	8	7	5	3	8	2
Svedese							1				
Turca			4	6	5	5	2	2	5	2	1
Veneta	26	33	33	40	33	27	26	28	27	29	28
Totali	53	60	78	86	78	58	57	58	57	56	47

Nazionalità Comandanti approdati nel Porto di Trieste
In percentuale sul totale - anno 1756



La documentazione proveniente dal fondo, dalla quale sono state derivate le sopra riportate tabelle, ci permette di analizzare, per quanto attiene ad alcuni mesi dell'anno 1755, in particolare il solo periodo che va dal 18-agosto-1755 al 31-dicembre-1755. In tale arco di tempo sono stati rilevati 204 approdi, distribuiti in maniera più o meno uniforme nei cinque mesi, tenendo conto che il numero di attracchi effettuati in agosto è relativo solo a 18 giorni rispetto ai 31.

Se si fa una media, ipotizzando che anche nei mesi per i quali non si è trovata indicazione alcuna, il volume di traffico sia stato simile, si potrà stimare che i bastimenti che avrebbero potuto toccare Trieste nell'arco dell'anno in questione potrebbero essere stati circa 510, a fronte di una media mensile di 42 circa.

Riferendoci all'anno 1753, periodo per il quale avevamo stimato con il medesimo ragionamento una media di 57 bastimenti per mese a fronte di un volume di approdi pari a 568 relativo ai dieci mesi (dal 1-febbraio-1753 al 30-novembre-1753) dei quali si disponeva di documentazione.

Analogo ragionamento può essere fatto per quanto concerne i bastimenti arrivati nel 1756, i quali, dalla documentazione relativa al periodo che va dal 1- gennaio-1756 al 30-novembre-1756 (per un periodo pari a 11 mesi), risultano essere pari a 688, e cercando di ricostruire il dato per l'intero anno solare, risulterebbero essere circa 752, con una media pari a 63 approdi mensili.

Ricordandosi i dati scaturenti dalle evidenze relative agli anni immediatamente successi alla concessione del Ces.R.Editto delli 15 marzo 1748 alla città di Trieste e Fiume[7], apice di una mirata e studiata politica commerciale, possiamo notare che abbiamo un sincero e apprezzabile aumento dell'indice di gradimento della realtà triestina, segno questo che la politica commerciale scelta dall'Impero sembra essere azzeccata.

Uno dei punti focali di detta politica mirava a creare egli sbocchi a mare per il vastissimo hinterland dell'Impero in un panorama internazionale che appariva essere favorevole; infatti, la Serenissima versava in un momento di crisi politica e militare, confermata dalla riconquista della Morea da parte Turchi e dall'evidente incapacità della Repubblica di garantire la sicurezza nell'Adriatico, e in più si trovava in terra circondata dai possedimenti asburgici, che successivamente alla guerra spagnola

7 «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 decembre 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», tratto da *Il perfetto de' negozianti ovvero guida sicura de madesimi*, tomo V, Trieste, 1797, pag. 331.

si erano estesi al regno di Napoli, alla Sardegna e ai ducati di Milano e Mantova; inoltre la secolare tendenza all'espansionismo verso occidente da parte dell'impero ottomano era stata definitivamente bloccata con la sconfitta dei turchi, per mano delle stesse forze asburgiche e alleate, alle porte di Vienna nel 1683, sconfitta questa che, insieme ad altre vicende, porta alla pace di Passarowitz nel 1718, ed inoltre si erano liberati vastissimi territori a cui l'impero asburgico poteva rivolgere la propria attenzione.

Infatti si può osservare che gli anni della svolta per il porto di Trieste e per il tentativo di dirottare su tale sito i traffici relativi al Nord Europa sia in entrata che in uscita, coincidono con il quadriennio 1753-1756, periodo nel quale riscontriamo un trend positivo e un numero di approdi quasi doppio rispetto a quelli stimati per gli anni 1749-1752.

Da quanto sopra deriva la seguente tabella con i dati reali desunti dalla documentazione sopracitata:

Approdi relativi agli anni 1753-1755-1756 effettivamente rinvenuti dalla documentazione			
	1753	1755	1756
Dal 01/02/1753 al 30/11/1753	568 approdi (per un periodo di 303 giornate)		
Dal 18/08/1755 al 31/12/1755		204 approdi (per un periodo di 146 giornate)	
Dal 01/01/1756 al 30/11/1756			688 approdi (per un periodo di 334 giornate)
Totali	568	204	688

da cui:

Approdi relativi agli anni 1753-1755-1756 desunti per l'intero anno			
	1753	1755	1756
Dal 01/01/1753 al 31/12/1753	684		
Dal 01/01/1755 al 31/12/1755		510	
Dal 01/01/1756 al 31/12/1756			752
Totali	684	510	752

Sembra, quindi, che si possa intravedere una flessione percentuale del volume del traffico, pari grossomodo al 25% circa tra il numero di approdi segnalati nel corso del 1753 e quello relativo al 1755, ed invece un aumento percentuale tra il 1755 ed il 1756 pari al 47% circa e tra 1753 e 1756 pari al 10% circa; la situazione quindi in questo quadriennio risulta essere leggermente altalenante, anche se alla fine il trend sembra attestarsi su di un segno positivo.

Tuttavia, in base alla scarna documentazione degli anni 1749-50, si era pervenuti ad una stima di approdi pari a 400 toccate scarse per il '49 e di scarse 190 toccate per il '50; tali dati, se confrontati con quelli relativi al 1753-1755 e 1756, evidenziano che il volano economico del porto iniziava a lavorare in maniera apprezzabile proprio in concomitanza del quadriennio 1753-1756.

Queste variazioni di traffico si riflettono implicitamente sulla quantità di merci arrivate e il relativo controvalore degli scambi.

Infatti anche se non si è fatta un'indagine approfondita sulle quantità delle singole merci arrivate, in quanto il dato relativo era espresso per mezzo di unità di misura non raffrontabili tra loro, si può affermare che, in linea di massima, il quantitativo di merci arrivate, indipendentemente dalla loro tipologia, è in proporzione diretta con i bastimenti approdati al porto franco.

Infatti notiamo dalle diverse note di carico/scarico giornalmente compilate che merci e rispettive quantità venivano indicate nei modi più disparati: sacchi, colli, per singolo pezzo, in stare, botti, casse, balle, misure e canestri – anche la stessa mercanzia poteva apparire con diciture diverse in giorni diversi, per questo motivo è possibile individuare solamente la composizione di un carico e non la reale quantità.

Da un punto di vista sostanziale le tipologie merceologiche arrivate sono uguali agli anni precedenti, con qualche rara e singola eccezione.

In tal senso va segnalato un fatto curioso: una merce in particolare, le tartarughe, sono praticamente scomparse tra le merci in arrivo, sia nel 1755 che nel 1756, mentre negli anni precedentemente considerati erano rappresentate in quantità consistente, come risulta dalla seguente tabella:

	1752	1753	1754	1755	1756
Tartarughe quantità espressa in kg	1.373	1.756	0	0<x<1	0

A prescindere da questa curiosità, per quanto riguarda le merci in arrivo vengono individuate, nella seguente tabella, le 8 tipologie merceologiche più significative relativamente al biennio in esame, che risultano essere: olio, uva passa, tabacco, carrube, agrumi, acquavite, formentone, riso.

Di queste principali tipologie merceologiche viene predisposta una apposita tabella, costruita in modo da poter facilmente raffrontare le ri-

spettive presenze nel biennio preso in esame, ricordando che i numeri in essa presenti corrispondono agli sbarchi effettuati senza metterne in evidenza una eventuale unità di misura dal momento che dalle fonti questo dato non era ricostruibile.

Tipologia merceologica	Numero sbarchi – anno 1755	Numero sbarchi – anno 1756	Differenza 1755/1756 in %
Agrumi	78	132	+ 75%
Acquavite	39	96	+ 146%
Carrube	27	144	+ 433%
Formentone	53	42	- 20%
Olio	81	252	+ 211%
Riso	24	84	+ 250%
Tabacco	54	60	+ 11,11%
Uva passa	42	96	+ 128%

Le cifre soprariprodotte indicano in ogni caso un sincero e apprezzabile aumento delle presenze di dette mercanzie, cui per logica seguiva anche un aumento delle quantità e del controvalore; l'unica mercanzia che sembra muoversi in controtendenza risulta il formentone.

Quanto sopra riguarda i bastimenti e le merci arrivate nel porto franco di Trieste nel biennio in esame.

Per quanto concerne la nazionalità dei comandanti e/o i bastimenti, i dati relativi al biennio continuano a segnare una netta supremazia dell'utilizzo del sito tergestino da parte dei Veneti, la cui presenza percentuale emerge prepotentemente dalla documentazione, attestandosi nel 1755 poco oltre il 40% e, nel 1756, di poco sotto il 50%; confermano una presenza stabile nell'approdo i napoletani e lo Stato Pontificio, con una presenza che in entrambi gli anni si attesta di poco superiore al 10%, mentre lo scalo triestino aumenta il suo potere attraente per gli austriaci la cui presenza aumenta di quasi il 30% tra il 1755 e il 1756.

Ne deriva, in maniera non azzardata, che la supremazia commerciale marittima rimane ancora appannaggio della Repubblica veneta, ma sia lentamente corrosa e minacciata dalla potestà commerciale marittima del Regno di Napoli e dello Stato Pontificio.

Va ricordato e ripreso adesso il discorso in relazione ai porti con i quali Trieste inizia a tessere relazioni; effettivamente abbiamo un sensibile aumento: se tra il 1749 e il 1750 avevamo notizia di relazioni con una quarantina di scali in totale, vediamo che tale numero decolla tra il 1753 e 1756, attestandosi oltre i cento; questo indica che il bacino di utenza, se in definitiva non andava ingrandendosi più di tanto, restando stabile e confinando-

si all'alto Adriatico e al bacino del Mediterraneo di Levante, con rarissime eccezioni per collegamenti con porti del nord Europa quali Amsterdam, Londra, Portmouth, le quali però devono essere appunto considerate come eccezioni, di fatto andava infittendosi, mostrando il porto di Trieste come sempre più pericoloso commercialmente ed efficace per l'Impero.

Va ricordato che il porto con maggiori partenze in direzioni Trieste risulta essere Venezia insieme ad Ancone e Ferrara; ma che il traffico si concentrasse su rotte di non lunghissima gittata era desumibile anche dal tipo di bastimenti che da sempre risultano essere presenti a Trieste, bastimenti adatti appunto a piccoli traffici locali.

Dopo questa breve analisi circa "gli arrivi" nel porto franco, si può passare ad una disamina concernente i bastimenti e le merci che da questo sito hanno preso il largo verso i vari scali commerciali .

Per quanto riguarda i bastimenti partiti non si può fare alcun raffronto con gli anni precedenti al biennio in quanto queste informazioni compaiono solamente nel registro utilizzato per il biennio 1755/1756 e niente venne segnalato prima nel registro Dogane.

Segue che l'esame di questo nuovo aspetto verrà affrontato solo per quanto riguarda il biennio 1755/1756.

Dalla documentazione recuperata viene costruito il piccolo specchietto che riassume tutta la ricostruzione in excel a monte fatta in modo da rendere analizzabili i referti per quanto attiene alle partenze da Trieste verso altri lidi:

periodo: 1-settembre-1755 al 31-dicembre-1755	Periodo: 1-gennaio-1756 al 30-novembre-1756
Bastimenti salpati: 305	Bastimenti salpati: 759

Nel 1755 i bastimenti che hanno lasciato il porto franco di Trieste risultano essere stati 305 per il periodo che va dal 1° settembre al 31 dicembre.

Nel 1756 i bastimenti partiti dal porto franco di Trieste risultano essere stati 759 in un arco di tempo che va dal 1° gennaio al 30 novembre.

Le destinazioni verso le quali hanno fatto rotta i legni che salparono nel biennio sono identificate numericamente in 51 nel 1755 e 73 nel 1756; i flussi dei traffici coinvolgono sempre il bacino dell'Adriatico e del Mediterraneo orientale.

Mentre si può notare come siano invece aumentati i bastimenti battenti bandiera austriaca a scapito di quelli della repubblica veneta, ormai in netto declino sul fronte dell'egemonia e della supremazia commerciale marittima.

È interessante dare uno sguardo anche alle tipologie merceologiche, per lo meno alle otto maggiormente movimentate in uscita al fine di poterle confrontare con le tipologie merceologiche in entrata; al fine di questa analisi è stato costruito uno specchietto riassuntivo simile a quello

già proposto per le merci in entrata che si concretizza nelle seguenti evidenze, ricordiamo che dal momento che non era possibile ricavare dati precisi relativi alle quantità, abbiamo considerato il numero delle volte che una determinata tipologia veniva imbarcata, senza fare presunzioni circa la portata del carico:

Tipologia merceologica	Numero imbarchi anno 1755	Numero imbarchi anno 1756	Differenza 1755/1756 in %
Sale	249	108	– 57%
Ferro grezzo,lavorato e suoi derivati	198	298	+ 50,50%
Acciaio	150	192	+ 28%
Stagno e suoi derivati	96	144	+ 50%
Tavole travi ponti e derivati	90	132	+ 46%
Cera gialla	84	96	+ 14%
Argento vivo(mercurio)	72	84	+ 16%
Sardelle, pesce e derivati	54	84	+ 55%

Dalle evidenze si nota che le mercanzie in entrata si identificavano in prodotti vegetali/alimentari, agricoli o di derivazione dall'agricoltura, che poi venivano dirottati verso quei paesi che lamentavano carenze di tali merci, mentre quelle in uscita possono essere identificate in materie prime e loro derivati, eccezion fatta per le sardelle e il pesce: abbiamo quindi fondamentalmente in entrata prodotti del settore primario e in uscita del settore secondario.