

# Immaginare il porto/immaginare Trieste. Strategie portuali, geografie dei traffici e saturazione del territorio e dello spazio ecologico

DANIELE ANDREOZZI

La storia, anche la storia economica, ha da tempo perso la sua ambizione a essere ‘maestra di vita’, soprattutto quando con questo si è intesa la sua supposta capacità di indicare strategie e comportamenti esemplari atti a risolvere i problemi e le difficoltà che di volta in volta le generazioni si trovavano ad affrontare. Una capacità, questa, che, pure, supponeva per data una notevole continuità nei contesti, nelle pratiche e nelle virtù. Tale continuità, in parte resa credibile dal lento modificarsi dei modi dell’appropriazione delle risorse materiali e immateriali, ci appare oggi in buona parte irreali e mitici e spesso confinata ai soli aspetti formali che si avveravano in contesti caratterizzati da costanti fluttuazioni congiunturali e da perenni, anche se di velocità ridottissima rispetto all’oggi, mutamenti strutturali. Tuttavia non vi è dubbio che nel rendere obsoleta l’idea della storia quale esempio di futuri comportamenti virtuosi, più che la rilettura del passato, ha avuto un ruolo determinante l’improvvisa velocizzazione delle trasformazioni che modificano società ed economie sia nei loro aspetti formali che sostanziali. Una velocizzazione che se è diventata impetuosa dopo lo spartiacque energetico rappresentato dalla Rivoluzione Industriale, si è fatta vertiginosa a partire dagli anni ’70 del secolo scorso coll’avvio dei processi di globalizzazione e l’esplosione della Rivoluzione Informatica. Ovvio che questo, nel parossistico mutare degli scenari, dei contesti e pure degli attori che in essi agivano, ha messo in discussione non solo la capacità della storia di indicare le vie del futuro, ma pure di dare ricostruzioni razionali del passato.

Sempre più spesso la storia è stata ritenuta in grado solo di costruire testi, letture estetiche del passato e narrazioni irrazionali, mentre la sua tradizionale ‘cassetta degli attrezzi’ veniva ridimensionata e, in particolare, erano messe in discussione le sue effettive potenzialità di rapportarsi al

passato e quindi il nesso tra la documentazione – le fonti – il prodotto finale<sup>1</sup>. Non è una contraddizione il fatto che mentre la storia veniva così indebolita e perdeva la sua funzione esemplare, diventava uno dei principali elementi dell’agone e dello scontro politico – spesso apparentemente utilizzata per sostituire le ideologie – e uno strumento impiegato per supplire alle difficoltà delle altre discipline, anche della stessa economia, per superare le secche concettuali frutto dell’uscita dalla ‘modernità’. Il suo apparire come una sorta di supermarket di concetti e narrazioni, per di più con scaffali che si possono riempire con prodotti di facile e standardizzata produzione e duttili all’uso e alla volontà di chi li manipola grazie soprattutto all’allentamento dei legami con le fonti, si è presentato come una occasione imperdibile in un contesto in cui le discipline fordiste per eccellenza, come l’economia e la politologia, sembravano faticare a perpetuare il loro ruolo nei nuovi spazi del mondo globalizzato. Questo ovviamente in una gamma di risultati e intenti vastissima che va dalla invenzione dell’Italia padana, all’utilizzo del modello anseatico per la comprensione dei nuovi modelli a rete della geografia economica mondiale, all’impiego dei concetti e strumenti ‘storici’ per dar conto del miracolo dell’Italia delle piccole e medie imprese<sup>2</sup>.

Ovviamente, questa disparità di esiti e obiettivi di per sé dimostra come non tutta la storia – e non tutta la storia economica – ha, però, abdicato a ruolo e funzioni, ha ignorato i propri strumenti del mestiere, ha rinunciato a pretese razionalizzanti e accettato di confinarsi nel campo dell’erudizione e dell’evocazione. Declinata ai suoi diversi livelli – dallo studio della disciplina alla capacità critica di organizzazione e analisi delle fonti – ha riproposto, e ripropone, strategie di ragionamento nei modi di lettura delle società umane<sup>3</sup>. Questo, importantissimo, non è tutto. Infatti, si presenta pure come una continua autoanalisi che può consentire ai sistemi umani una maggiore coscienza di sé. Forse lo studioso che con maggiore chiarezza ha evidenziato il ruolo della storia nel modo di pensare e immaginare delle società e degli uomini è Douglas C. North. I processi neuronali del cervello umano – e, quindi, pure quelli che sono fondamento di ogni razionalità economica – utilizzano concetti storicamente sedimentati e storicamente prodotti e perciò non oggettivi. Quindi ogni processo razionale è soggetto ad errore e imperfetto e dipende, per i suoi risultati, dalla qualità e funzionalità dei concetti utilizzati<sup>4</sup>.

Non si tratta, qui, di difendere una presunta supremazia degli storici intesi nella accezione di coloro i quali, per definizione ‘accademica’ sono considerati tali; non sarebbe né utile, né interessante. Semmai si tratta di indicare il possibile ruolo degli storici, intesi come coloro che esercitano ‘il mestiere di storico’ usando consapevolmente gli ‘attrezzi del mestiere’ e operando consapevol-

---

<sup>1</sup> G. LEVI, *I pericoli del Geertzismo*, in “Quaderni storici”, 1985, 58, pp. 257-278, C. GINZBURG, *Unus testis. Lo sterminio degli ebrei e il principio di realtà*, “Quaderni storici”, 1992, 80, pp. 520-548 e Id., *Rapporti di forza. Storia, retorica, prova*, Feltrinelli, Milano 2000.

<sup>2</sup> E. SALVATORI, *Dalla Lega Lombarda alla Lega Nord: una lezione sull’uso politica della storia*, in M. STAMPACCHIA, P. DELLA POSTA, J. MUNAT, A.M. ROSSI (a cura di), *Lezioni sotto la torre. Quando l’università protesta*, ETS, Pisa 2006, pp. 23 -29; P. PERULLI (a cura di), *Neoregionalismo. L’economia arcipelago*, Bollati Boringhieri, Milano 1998; S. BRUSCO, *Sistemi globali e sistemi locali*, e G. BECATTINI e E. RULLANI, *Sistema locale e mercato globale* entrambi in F. COSSENTINO, F. PYKE e W. SENGENBERGER (a cura di), *Le risposte locali e regionali alla pressione globale: il caso dell’Italia e dei suoi distretti industriali*, Il Mulino, Bologna 1997, rispettivamente alla pp. 210-212 e 229 – 257; P. PERULLI e A. PICHIERRI, *La crisi italiana nel mondo globale. Economia e società del Nord*, Einaudi, Torino 2010.

<sup>3</sup> R. C. EVANS, *In difesa della storia*, Sellerio, Palermo 2001.

<sup>4</sup> D. C. NORTH, *Capire il processo di cambiamento economico*, Il Mulino, Bologna 2006.

mente in base alla ‘deontologia professionale’<sup>5</sup>. Un ruolo che, inoltre, acquista nuovo spessore proprio – come già accennato – nella fine della modernità che appare riproporre meccanismi di funzionamento formale e sostanziale propri delle epoche storiche precedenti, eliminando dal campo le ricostruzioni teleologiche e ridando rilevanza alle ipotesi economiche, sociali e politiche altre, comprese quelle nel passato risultate sconfitte o marginali. Ovvio che questo non significa sostenere che, di nuovo, il compito della storia sia la riproposizione meccanica di modelli e strategie; semmai ribadire la capacità di costruire concetti ‘veri’ e funzionali ai tempi, di fornire strumenti e modi di lettura, di consentire, suggerendo punti di vista ed esperienze altre, di scorgere quello che non è immediatamente visibile. Per un verso è simile a quello che fa l’imprenditore quando riesce a scorgere quello che gli altri non vedono e, con il suo successo, lo rende evidente a tutti. Gli storici, però e forse purtroppo per chi scrive, non sono imprenditori: non è, in quanto storici, loro compito il realizzare e neppure lo scegliere la strategia migliore o vincente. Loro compito è fornire quelle idee, quelle immagini, quei modi di ragionamento che altri devono poi utilizzare, assieme a quelli propri delle altre discipline e degli altri saperi, per tali scopi.

Cosa c’entra questa lunga digressione con il porto di Trieste è presto detto. Si tratta, infatti, di verificare qualità, veridicità, attualità e funzionalità dei concetti, storicamente determinati, utilizzati per immaginare la storia del porto di Trieste e quindi impiegati anche come parte della costruzione dei ‘ragionamenti razionali’ sul destino e lo sviluppo economico del porto stesso. In questo tre elementi ci sembrano giocare un ruolo principale: due connessi alla lettura tradizionale della storia della città, l’altro, invece, che, pur se strettamente intrecciato ai primi due, rimanda all’insieme di immagini di porto a lungo predominanti nel discorso storiografico.

Partiamo dai primi. Nelle narrazioni tradizionali della storia di Trieste due elementi si pongono quali aspetti caratterizzanti e periodizzanti: la creazione della città settecentesca, mercantile e cosmopolita, come frutto della politica centralistica e ‘illuminata’ dell’Impero asburgico e la frattura costituita dalla prima Guerra Mondiale col passaggio della città all’Italia, frattura che, oltre a decretare il tramonto dell’esperienza cosmopolita, sanciva la separazione del porto dal suo ‘hinterland storico’ e l’appannarsi del suo destino economico. Tali letture hanno dato vita – e danno vita – a una visione egemonica della storia della città capace di rendere disponibile una ricostruzione semplice e di facile utilizzo. Una visione che, come una sorta di ‘vulgata’, viene spesso ripetuta quale complemento e introduzione, per la facilità di utilizzo e l’apparente coerenza, pure nelle narrazioni prodotteda chi affronta i problemi connessi al passato e al ‘destino’ economici della città e del suo porto<sup>6</sup>. Una visione che, inoltre, è stata – ed è – parte importante

---

<sup>5</sup> M. BLOCH, *Apologia della storia o mestiere di storico*, Einaudi, Torino 1969.

<sup>6</sup> D. ANDREOZZI, *Il peso delle parole. Linguaggi di esclusione e linguaggi di inclusione nella storia di Trieste* in R. SCARCIGLIA (a cura di), *Trieste multicultural. Comunità e Linguaggi di integrazione*, Il Mulino, Bologna, 2011, pp. 13-38 e D. ANDREOZZI, *Fonti, contesti e congiunture. Una riflessione sulla storia economica di Trieste* in T. CATALAN, G. MELLINATO, R. PUPO e M. VERGINELLA (a cura di), *Dopoguerra di confine*, Trieste-Capodistria, 2007, pp. 9-14. Inoltre, elemento basilare delle letture disponibili della storia di Trieste, A. VIVANTE, *Irredentismo adriatico*; il libro che oramai ha un secolo, si può leggere nell’edizione del 1984, Edizioni Italo Svevo, Trieste. Poi come primo momento in cui le impostazioni tradizionali si incontrano/scontrano con le nuove letture possibili i due volumi della Storia economica e sociale di Trieste editi dalla Lint vol. I, *La città dei gruppi*, 1719-1918, a cura di R. Finzi e G. Panjek, Lint, Trieste 2001 e vol. II, *La città dei traffici*, a cura di R. Finzi, L. Panariti, G. Panjek, Lint, Trieste 2003.

nei processi di elaborazione dei ‘miti dell’origine’ e dell’‘età dell’oro’, quando la città, spesso nei momenti difficili, ha cercato di individuare i segni della gloria di un tempo e il momento del suo massimo splendore e così delineare la propria natura e immaginare le prospettive, anche economiche, future<sup>7</sup>. Tuttavia, se tali posizioni sono state parte maggioritaria nelle narrazioni fatte sulla città e hanno rappresentato gran parte dei punti di vista da cui ne sono stati immaginati i destini, non per questo sono state capaci di affrontare la complessità della storia di Trieste e di compararla – e raccorderla – con quella degli spazi che, dal passato all’oggi, hanno circondato e inglobato la città e neppure di inserire nell’ordito complessivo i singoli avvenimenti di quella storia<sup>8</sup>. Così, tali incapacità nel rendere comparabili i modi e i tempi della storia triestina con quelli delle più ampie entità che dal secolo XVII a oggi l’hanno circondata e compresa hanno fatto sì che la città rivestisse un ruolo del tutto secondario nella storia economica, e nel discorso storiografico, di tali entità. Questo anche perché esse l’hanno a loro volta a lungo considerata periferica e marginale, avvertendone la centralità soltanto nei momenti in cui diventava oggetto conteso. Ovvio, quindi, il predominio della storia politica. Tuttavia questo, unito all’uso – a volte spregiudicato – della storia nel confronto partitico e politico e alla sensazione di poter disporre di una narrazione data e coerente ha fatto sì che spesso il contesto in cui si avverava l’agire dell’alta politica fosse ritenuto scontato e fisso; un contesto che non richiedeva né verifica documentaria, né approfondimento di analisi, facendo apparire, talvolta, il mestiere di storico banale proprio perché slegato dai compiti più ardui: il rapporto con le fonti, la comparazione, l’analisi della complessità. Non si tratta, naturalmente, di scartare a priori le letture tradizionali, ma soltanto di sottoporle a verifica alla ricerca di percorsi e punti di vista altri<sup>9</sup>.

Una verifica che per quanto concerne lo scalo triestino assume particolare rilevanza anche perché oggi è possibile complicare pure le immagini di porto a lungo predominanti nel discorso storiografico, rendendo più instabile il “concetto di porto”.<sup>10</sup> Infatti, mentre i processi di globalizzazione indebolivano “i fenomeni di localizzazione”, destabilizzando “la geografia portuale” e problematizzando “il nesso tra città portuale e porto”, si rendevano disponibili letture non teleologiche dell’evoluzione degli scali marittimi. Così, accanto alla visione funzionalistica del porto “come sbocco di un bacino territoriale sostenuta da strutture, saperi e attività di intermediazione” e alle “immagini – per così dire ‘fordiste’ – in cui il nesso tra flussi mercantili, imbarcazioni, cantieri, infrastrutture e competenze si presenta “in qualche misura necessario e concentrato spazialmente, e si autoalimenta, creando convenienze di localizzazione man mano più forti”, si pongono letture attente alla diversità dei contesti, alle pluralità “delle pratiche mercantili, degli attori economici e delle forme spaziali della circolazione”, alla fluidità e alla complessità dei modi

---

<sup>7</sup> A. Smith, *The golden age and national renewal*, in *Myths & Nationhood*, a cura di G. Hosking e G. Schöpflin, C. Hurst & Co, London 1997, pp. 36-59.

<sup>8</sup> D. Andreozzi, R. Finzi e L. Panariti, *Lo specchio del confine. Identità, economia e uso della storia in Friuli Venezia Giulia (1990-2003)*, numero monografico del «Il Territorio», 2004, 21/22, XXVII; L. Bialasiewicz, *Europe as/at the border: Trieste and the meaning of Europe*, in «Social & Cultural Geography», 2009, 10, 3, pp. 319-335.

<sup>9</sup> ANDREOZZI, *Fonti*, pp. 355-356.

<sup>10</sup> A. Carrino, B. Salvemini, *Porti di campagna, porti di città. Traffici e insediamento del Regno di Napoli visti da Marsiglia (1710 – 1846)*, “Quaderni storici”, 121, pp. 210 – 211.

dell'organizzazione dello spazio portuale e dei rapporti tra questo e lo spazio urbano e non, che lo circonda<sup>11</sup>. Per quanto riguarda la storia di Trieste, questo significa poter avanzare nuove ricostruzioni dei processi che nel corso di un secolo la portarono a diventare, da piccolo insediamento urbano caratterizzato da una realtà economica assai debole e limitata, una grande città e uno dei principali porti adriatici. Ancora una volta, quindi, il mondo globale rimanda a letture del passato diverse, non per riproporre immobili continuità o fruste vie maestre, ma per suggerire punti di vista e modi di osservazioni altri.

Punto di partenza di tale percorso verso il passato è proprio la frattura di inizio '900 che, divaricando l'idealità politica dalla razionalità economica, avrebbe, oltre a decretare il tramonto dell'esperienza cosmopolita, sancito la separazione del porto dal suo 'hinterland storico' e l'appannarsi del suo destino economico<sup>12</sup>.

Non vi è alcun dubbio che il passaggio della città al Regno d'Italia ebbe rilevanti ripercussioni sul sistema economico triestino. Non solo all'inizio del XX secolo i centri imprenditoriali localizzati a Vienna e a Praga avevano vinto il loro confronto con quello imperniato in Trieste – rinserrato, oramai, nel comparto assicurativo, nella difesa dei ruoli marginali, nella gestione della città e negli interstizi del settore secondario, ma pure, nel corso dell'Ottocento lo Stato asburgico era diventato protagonista di tale sistema. In effetti, durante quel secolo, lo Stato aveva assunto un ruolo predominante nell'intera area economica imperiale, caratterizzata da una stretta relazione tra potere pubblico, banche e industria, da una spinta cartellizzazione e da un mercato monopolistico difeso da forti politiche daziarie e in cui le commesse pubbliche, l'industria pesante e i beni strumentali avevano un peso determinante mentre i beni di consumo una rilevanza assai minore. In tale contesto, a Trieste la presenza degli apparati asburgici, e dei centri bancari e di potere ad esso legati, si era concretizzata in un sempre più incisivo intervento nella direzione del sistema produttivo, in flussi di denaro indirizzati allo sviluppo infrastrutturale, portuale e urbanistico e negli investimenti pubblici volti a sostenere le industrie ritenute strategiche – soprattutto la cantieristica – attraverso il sostegno diretto alle attività costruttive, ma in particolar modo attraverso gli incentivi versati alle compagnie di navigazione. Risultato di questo era stato un sistema economico protetto, in cui le industrie strategiche, come le costruzioni navali, producevano al riparo della concorrenza internazionale, dando vita a un settore secondario dominato dalla grande impresa, ma pure caratterizzato da un diffuso pulviscolo di piccole e medie imprese, strettamente legate alle prime o volte al soddisfacimento dei bisogni espressi dal centro urbano in un meccanismo in cui il dato demografico (e quindi la capacità di 'sostenere' il popolamento urbano) aveva un ruolo centrale. Ovviamente con il passaggio all'Italia tutto questo venne meno. Non tanto perché vi fos-

---

<sup>11</sup> Per le citazioni ibid. Si veda anche S. CAVACIOCCHI, (a cura di), *I porti come impresa economica*, Firenze University Press, Firenze 1988; L. DERMIGNY, *Escales, échelles et ports franc au moyen age at aux temps modernes*, in *Les grandes escales*, 10<sup>e</sup> colloque d'Histoire maritime, p. III, *Période contemporaine et synthèses générales*, Bruxelles 1974, pp. 213-642; P. HORDEN E N. PURCELL, *The corrupting sea. A study of Mediterranean History*, Blackwell, Oxford 2000 e B. SALVEMINI, *Innovazione spaziale, innovazione sociale: traffici, mercanti e poteri nel Tirreno nel secondo Settecento*, in Id. (a cura di), *Lo spazio tirrenico nella grande trasformazione. Mercanti uomini e istituzioni del Settecento e nel primo Ottocento*, EDIPUGLIA, Bari, 2009, pp. V-XXX.

<sup>12</sup> VIVANTE, *Irredentismo*, cit.

sero significative differenze tra il modello economico asburgico e quello italiano: pure qui vi era un forte ruolo dello Stato, strettissimi intrecci tra potere politico, banche e industria, predominio dell'industria pesante, limitatezza del mercato dei beni di consumo, limitazioni della concorrenza. Il contesto era, però, diverso. Se il capitale triestino poteva tentare di giocare una nuova partita e, liberato dalla concorrenza con Vienna e Praga, assumere nuova centralità, intessendo nuove relazioni, il confronto era con uno spazio economico pluricentrico, con realtà tradizionali consolidate e, soprattutto, in cui Trieste non poteva godere di un quasi monopolio come sbocco verso il Mediterraneo. Così ai vantaggi ottenuti dal ceto imprenditoriale cittadino grazie alla nuova occasione di cui si trovò a disporre e a quelli ottenuti dal sistema locale grazie alla cancellazione delle difficoltà causate dalle frizioni con le aree centrali dell'Impero e dalla lontananza – pure nel quadro della competizione nazionalistica avviata dalla metà del XIX secolo – dai centri politici e decisionali e grazie al possibile superamento dei limiti che erano imposti al comparto commerciale dal modello di sviluppo adottato, si contrapponevano gli svantaggi derivanti dal doversi inserire in un modello economico simile ma in parte già saturo, in cui si dovevano intrecciare nuovi rapporti senza poter contare sulla 'unicità' strategica precedente<sup>13</sup>.

Tuttavia, a soffrire delle difficoltà frutto dei mutamenti istituzionali erano soprattutto il settore secondario e l'economia cittadina nel suo complesso, nella misura in cui si presentavano come settori protetti e sostenuti dallo Stato. Differente, invece, il caso del porto e dei traffici che su di esso si incentravano; questi dovettero subire mutamenti strutturali di portata ben diversa da quelli istituzionali e politici che interessarono la città. Affrontare tale nodo significa porsi la domanda se a Trieste fosse stato possibile, e se si fosse verificato, uno sviluppo non 'artificiale' – intendendo con questo un diretto risultato di specifiche politiche statali – del porto e dei traffici commerciali. Per questo bisogna, però, tornare ancora più a ritroso nel tempo: al '700, al momento della nascita della Trieste emporiale e cosmopolita.

Momento mitico – e mitizzato – della storia di Trieste, la creazione del porto franco nel 1719 è stato visto – ed è visto – come il momento di avvio del percorso che ha portato Trieste ad essere uno dei principali porti dell'Adriatico e del Mediterraneo e parte fondante dei processi di vagheggiamento di molte delle 'età dell'oro' disponibili nell'immaginario della città. Non è il caso di entrare nell'annosa questione delle continuità e discontinuità nella storia, tralasciando qui le questioni di come si potrebbero individuare altri momenti di rottura/inizio quali il superamento delle logiche mercantistiche della Repubblica Serenissima di Venezia con la ripresa successiva alla crisi del '600 oppure le perturbazioni delle rotte mercantili avvenute negli anni della Guerra di Successione Spagnola. Tuttavia, la scelta della proclamazione del porto franco – evento di indubbia rilevanza, anche simbolica – quale fondamento della costruzione mitica della Trieste

---

<sup>13</sup> D. ANDREOZZI, *Industria, nazione, impero. Imprenditoria e sviluppo economico a Trieste tra '800 e '900*, in F. AMATORI e A. COLLI (a cura di), *Imprenditoria e sviluppo economico. Il caso italiano (secc. XIII-XX)*, Egea, Milano 2009, pp. 282-286 e 1044-1065; D. ANDREOZZI e L. PANARITI, *L'economia in una regione nata dalla politica*, in *Storia d'Italia, Le Regioni dall'Unità a oggi, Il Friuli Venezia Giulia*, a cura di R. FINZI, C. MAGRIS e G. MICCOLI, Einaudi, Torino 2002, vol. II, pp. 807-889; D. ANDREOZZI, «Gli urti necessari». *Dalla manifattura all'industria (1718-1914)*, in *Storia economica e sociale di Trieste*, vol. II, *La città dei traffici*, cit., pp. 541-639; G. SAPELLI, *Trieste italiana, mito e destino economico*, Franco Angeli, Milano 1990.

emporiale ha influito nei, ed è stato parte integrante dei, modi in cui la storia della città è stata letta e raccontata. Di qui, infatti, l'affermazione della artificialità di Trieste, cresciuta grazie alle politiche illuminate e centralistiche di Carlo VI d'Asburgo e di sua figlia Maria Teresa, politiche capaci di dare gli "urti necessari" a innescare la crescita in una città che non disponeva di sufficienti risorse 'naturali'. E pure, come conseguenza di ciò l'enfaticizzazione di quegli aspetti che trovavano conferma nelle, e che a loro volta confermavano le, tradizionali immagini di porto cui abbiamo accennato: la costruzione delle infrastrutture commerciali e portuali, la compagnia privilegiata, i traffici di merci pregiate su rotte lontane verso scali esotici, le politiche daziarie, il ruolo dello storico hinterland che si estendeva nell'Europa Continentale, gli investimenti statali. Tuttavia simili ricostruzioni non trovano conferma nell'esame della documentazione settecentesca disponibile. Anzi, questa spesso rivela il fallimento di tali iniziative, politiche e progettualità, mentre, invece, lo sviluppo della città, del porto e dei traffici si avverava<sup>14</sup>.

L'attuale processo di globalizzazione appare unico per la sua velocità e per i suoi aspetti quantitativi e qualitativi e forse non è conveniente diluire tale concetto cercandone primordi, premesse e modelli per non correre il rischio di trovarci tra le mani un concetto analitico troppo sfumato e quindi di scarsa utilità. Tuttavia, anche nel passato le economie-mondo che frazionavano la superficie terrestre sono state caratterizzate da un alternarsi di fasi in cui i processi di costruzione di legami economici e sociali capaci di oltrepassare i confini geografici e politici o si facevano più intensi o si rallentavano<sup>15</sup>. Ovviamente, nelle fasi caratterizzate da fenomeni di moltiplicazione e ispessimento dei legami, le attività ad essi connesse, gli snodi delle reti che si costituivano e gli uomini e le donne che ne erano protagonisti acquistavano rilevanza economica, sociale e politica. In Adriatico, a partire dalla ripresa seguita alla lunga crisi del '600, un simile processo pare essersi avviato. Anche grazie alla debolezza della Repubblica di Venezia, incapace di imporre le sue politiche mercantistiche, e a quella degli altri Stati territoriali che si affacciavano sul quel mare, avvenne una profonda ridefinizione delle gerarchie quantitative e qualitative delle rotte commerciali. Il cabotaggio divenne elemento centrale per la definizione degli spazi economici e le marinerie dei medi e piccoli centri delle sponde di quel mare e del Mediterraneo diedero vita a una fittissima rete di scambi i cui snodi erano una moltitudine di scali piccoli e medi e pure approdi naturali. I porti adriatici si raccordavano tra loro, sia in senso orizzontale, sia in senso verticale, e con quelli del Mediterraneo, attraverso rotte percorse da consistenti flussi di merci e caratterizzate

---

<sup>14</sup> D. ANDREOZZI, *Tra Trieste, Ancona, Venezia e Bologna. La canapa e il commercio nell'Adriatico del '700*, in *Trieste e l'Adriatico. Uomini, merci, conflitti*, a cura di D. ANDREOZZI e C. GATTI, EUT, Trieste, 2009, pp. 153-201; D. ANDREOZZI, «*Qual generatione di fiera si pensi di introdurre*». *Spazi dei commerci e pratiche dei mercanti a Trieste e nel Litorale austriaco nei primi decenni del '700*, in *Acque, terre e spazi dei mercanti. Istituzioni, gerarchie, conflitti e pratiche dello scambio dall'età antica alla modernità*, a cura di D. ANDREOZZI, L. PANARITI, C. ZACCARIA, Editreg, Trieste, 2009, pp. 113-139. Per gli "urti necessari" A. DE GIULIANI, *Riflessioni sopra il progetto attuale della città di Trieste*, Vienna, 1785, che citiamo dall'edizione curata da G. STUPARICH, Edizioni dello Zibaldone, Trieste, 1950, p. 98.

<sup>15</sup> Forse è un'indicazione superflua, ma per il concetto di economia mondo I. WALLERSTAIN, *Comprendere il mondo. Introduzione all'analisi dei sistemi-mondo*, Trieste, Asterios 2006 e Id., *La crisi del XVII secolo e il sistema mondiale dell'economia europea*, in "Studi storici", 2, 1978, pp. 299-308.

da una estrema mobilità di donne e uomini che, favorendo la circolazione delle mercanzie, si spostavano alla ricerca di risorse e opportunità e, impegnati a creare catene di relazioni e fiducie, si raccoglievano negli snodi. Trieste, soprattutto per la sua posizione geografica – prossima all'Europa continentale e alle vie d'acqua che l'attraversavano, ma pure non lontana da Venezia e dalle foci di Po e Adige – e per la protezione che la sua appartenenza all'Impero garantiva rispetto ai residui tentativi di disciplinamento operato da Venezia, divenne uno snodo cardine di quella rete, avviando la localizzazione di capacità imprenditoriali e commerciali che presto scalzarono il vecchio patriziato, assumendo la guida – politica, economica, sociale e simbolica – della città. Questo non significa che i flussi di risorse materiali e immateriali mobilitati dal centro non fossero essenziali per lo sviluppo, a cominciare dalla difesa contro le pretese veneziane e dall'afflusso di donne e uomini attirati da queste stesse risorse e dalle novità annunciate. Significa che tali risorse si rivelarono fondamentali solo nell'interazione con le forze del mare, capaci di appropriarsene, mutarne destinazione, manipolarle, piegarle ai propri scopi e alle proprie logiche. Furono tali forze il motore primo della crescita di Trieste, riuscendo a sopperire alle discontinuità, alle debolezze e agli errori dell'azione dello Stato<sup>16</sup>. La contesa che si trascinò a lungo negli anni '60 e '70 del '700, contrapponendo i mercanti di borsa di Trieste, impegnati a sostenere il loro diritto di spedire le merci verso le aree interne dell'Impero senza subire alcuna ispezione o controllo sostanziale da parte delle magistrature asburgiche, a quest'ultime, che appunto cercavano di contrastare il contrabbando, oltre a divertire lo storico, affascinato dalle capacità manipolatorie delle norme dimostrate da quel ceto, pare essere esemplificativa del processo avviatosi<sup>17</sup>.

In esso non furono, quindi, di per sé determinanti le grandi linee dei traffici mediterranei, né i processi di specializzazione, localizzazione e concentrazione delle attività portuali. Anzi, lo furono circuiti che miscelavano differenti tipologie di merci (rare, preziose, povere, pesanti ecc), di rotte (locali, 'internazionali', brevi e di lunga distanza) e di vettori (dalle grandi navi oceaniche alle medie e piccole imbarcazioni adriatiche capaci pure di navigare sui fiumi). A decretare il successo, oltre la capacità di trasportare mercanzie tra gli estremi delle rotte mediterranee, furono soprattutto fattori come il cabotaggio, la capacità di connettere una miriade di approdi, anche prossimi tra loro, in un densissimo network, di convogliare le merci nei punti di snodo e di interscambio con le altre vie di comunicazione (terrestri e fluviali) e pure di diffonderle nei numerosissimi scali della rete con direzioni variabili e flessibili, cogliendo le opportunità offerte dalle oscillazioni congiunturali. I legami così costruiti non solo oltrepassavano i confini degli Stati territoriali presenti, non in grado di disciplinare gli spazi, ma pure sfruttavano le risorse strategiche rese disponibili dall'esistenza di quegli stessi confini. Il mercato – e lo spazio economico – che si creava appariva unitario e nello stesso tempo frammentato e i limiti stessi dei mezzi di trasporto disponibili (le difficoltà e i costi dei trasporti via terra) e i bisogni di capillarità modellavano la

---

<sup>16</sup> ANDREOZZI, *Tra Trieste*, cit. pp. 153-168; Id., «*Qual generatione*, cit., pp. 113-139; Id., «*Gli urti necessari*», cit. pp. 541-557; Id., *Lacrime e sangue. Sudditi anfibi, uomini e merci nell'Adriatico centro-settentrionale, in Custodi della tradizione e avanguardie del nuovo sulle sponde dell'Adriatico*, a cura di L. AVELLINI e N. D'ANTUONO, Clueb, Bologna 2006, pp. 367-382 e D. ANDREOZZI e L. PANARITI, *Trieste and the Ottoman Empire in the Eighteenth Century*, V&R Unipress-Bonn University Press, Bonn 2011, p. 219-230.

<sup>17</sup> ARCHIVIO DI STATO DI TRIESTE, *Intendenza commerciale*, b. 398.

geografia della rete e ne determinavano le gerarchie favorendo il policentrismo. Anche all'interno delle aree portuali – e delle città portuali – il confronto tra le funzioni assegnate alle diverse aree era continuo e i suoi risultati complessi e cangianti. Le specializzazioni erano limitate e addirittura le funzioni portuali non apparivano localizzate esclusivamente nei porti ma semmai diffuse all'interno di fasce mutevoli e scarsamente definite. In effetti la linea di demarcazione tra acque e terre non era né netta, né continua, né stabile né, tanto meno, riassumibile nel tranquillizzante contorno della costa. Si presentava, invece, come una fascia di profondità variabili e sovente notevoli, mobile, discontinua e frastagliata.

Ovviamente coll'Ottocento il diffondersi degli effetti della Rivoluzione Industriale, l'avvento della navigazione a vapore e il rafforzarsi del potere degli Stati avviarono profondi mutamenti. Se lo scalo triestino incominciò la sua lenta trasformazione da emporio a porto di transito – una forma di commercio meno redditizia per la città e i suoi ceti dirigenti –, l'aumento quantitativo dei volumi delle merci trattate, delle infrastrutture e dello stesso centro urbano fu accompagnato dall'irrobustirsi dei fenomeni di localizzazione e concentrazione portuale. Avvenne un definirsi e un irrigidirsi dei confini del porto e delle sue funzioni ed anche di quelli delle rotte dei traffici, un definirsi e irrigidirsi che si sommarono a quelli, paralleli, dei confini degli Stati. Tuttavia, nel corso di quel secolo, l'organizzazione spaziale dei traffici ereditata nel '700 non si modificò né completamente, né istantaneamente. Il complesso reticolo formato dalle rotte bidirezionali nord-sud ed est-ovest, dalle linee del cabotaggio e dagli snodi dove le vie del mare, quelle fluviali e quelle terrestri si incontravano non scomparve e così neppure le logiche, le funzioni e le ragioni di scambio ad esso proprie. Se, in parte e con lentezza, mutò caratteristiche e perse specificità ed estensione, ancora alla fine dell'Ottocento era una presenza significativa – anche nell'immaginario degli attori coinvolti – e tale da far sì che a Trieste permanesse l'idea di uno spazio 'europeo' formato dal mediterraneo, dal Levante, dai Balcani, dalla Penisola italiana e dall'Europa continentale e dotato di funzioni, identità, unità e razionalità economiche proprie. Il sistema di trasporto dei passeggeri incentrato sul porto e sulla compagnia di navigazione triestine ne è, forse, la più chiara evidenza<sup>18</sup>.

In tale contesto la frattura costituita dalla Prima Guerra Mondiale e dall'entrata di Trieste nel Regno d'Italia è diventata una sorta di spartiacque, anche mitico, tra il prima e il dopo. A essa sono stati imputati sia cambiamenti cominciati, e a volte anche compiuti, negli anni precedenti, sia fenomeni da essa in parte slegati e così la frattura ha fatto emergere le discontinuità presenti e le rotture dell'organizzazione spaziale in atto: il dispiegarsi degli effetti della Rivoluzione industriale nell'area mediterranea e nell'Europa continentale e orientale con le ovvie ricadute sul sistema produttivo, sulle merci e le materie prime e sull'organizzazione dei mercati scardinava meccanismi di scambio consolidati, sommando le proprie conseguenze e quelle del parallelo dif-

---

<sup>18</sup> N. SALVI, *La crisi di trasformazione dell'emporio di Trieste in porto di transito (1856-1865)*, in *La crisi dell'Impero austriaco dopo Villafranca*, Istituto per la storia del Risorgimento italiano, Comitati di Trieste e Gorizia, Trieste, 1961, pp. 201-265; ANDREOZZI e PANARITI, *L'economia*, cit. pp. 827-836. D. ANDREOZZI, *Industria*, cit., 1046-1065; Id., *Uomini in mare. Il porto di Trieste e il traffico passeggeri dall'avvio della navigazione a vapore alla Prima Guerra Mondiale*, in *Andar per mare*, a cura di P. MASSA, DE FERRARI, Genova 2009, pp. 127-146.

fondersi della navigazione a vapore, dapprima nel trasporto delle persone, poi pure delle merci; sotto la pressione di tutto ciò e del mutamento delle tecniche commerciali il porto di Trieste continuava nella trasformazione delle proprie funzioni e pure le caratteristiche degli spazi in cui si iscrivevano i traffici di cui lo scalo era snodo cambiavano; la potenza economico/militare dell'Europa occidentale e continentale – soprattutto con l'Età dell'imperialismo – mutava le relazioni esistenti con il Mediterraneo meridionale, il Levante e l'Africa, creando quel 'sud' del mondo che abbiamo dato per scontato fino a ieri e dando vita a zone di influenza chiuse. Una chiusura che trovava riscontro pure nel 'vecchio continente' con il progressivo irrigidirsi dei confini, ora nazionali. Il contrarsi, l'irrigidirsi e il trasformarsi della rete di traffici e legami in cui Trieste era cresciuta nel XVIII secolo, quindi, se certamente non diretto risultato della Prima Guerra Mondiale e dei cambiamenti istituzionali, trovarono in essa la loro cartina tornasole anche per la diretta conseguenza della guerra: il ridursi di quello che era stato considerato l' "hinterland storico" del porto in un insieme di piccoli, impoveriti e impermeabili Stati nazionali. Le conseguenze delle dinamiche economiche e politiche mondiali successive – il fallimento dell'Europa, la crisi del 1929, l'istaurarsi del nazi-fascismo e la Seconda Guerra Mondiale – si inserirono in tale contesto e così, dopo il 1945, l'erezione della Cortina di Ferro. Se la precedente organizzazione spaziale e i precedenti meccanismi dei traffici non scomparvero completamente, essi divennero marginali e pure se ne perse la consapevolezza<sup>19</sup>.

Tuttavia gli attuali processi di globalizzazione – e i fenomeni politico e istituzionali che li hanno accompagnati – paiono, però, riproporre molti elementi di quell'organizzazione e di quei meccanismi e questo non solo per il riapparire del predominio di geografie economiche reticolari. In effetti, l'indebolirsi dei confini nazionali ha dato nuovamente vita a uno spazio economico unitario, ma frammentato, in cui i flussi di merci – e donne e uomini – sono tornati a intrecciarsi in reticoli complessi, multi direzionali, lungo le direttrici est-ovest, nord-sud. In particolare, il modificarsi delle gerarchie economiche e dei legami tra produzione, consumo e territori ha riaperto i giochi nel confronto est-ovest, nord-sud, avviando nuove trasformazioni nei rapporti di scambio e nelle relazioni tra tali aree e rimettendo in discussione l'assetto ereditato dall' 'Età dell'imperialismo'<sup>20</sup>. Non solo, quindi, è possibile contare sulle risorse rese disponibili per i centri capaci di porsi quali snodi delle reti, ma la stessa posizione geografica di Trieste, incuneata nell'Europa e possibile crocevia di relazioni multipolari dislocate nel Mediterraneo e nei continenti che su di esso si affacciano, offre, ancora una volta, rilevanti vantaggi strategici. Non si tratta, inoltre, di un semplice riproporsi di scenari formali e geografici che richiamano il XVIII secolo. La saturazione del territorio e degli spazi ecologici, infatti, ripropone pure l'attualità di alcune caratteristiche proprie dei traffici di quel periodo. La densità urbana e la diffusione dell'urbanizzazione, la fessità delle strutture che occupano i nostri territori, la limitatezza degli spazi disponibili, la saturazione dei trasporti su gomma e su rotaia, i costi economici sociali e politici richiesti, in tale contesto, dall'eventuale allargamento delle vie di comunicazione terrestri e pure i limiti ecologici posti

---

<sup>19</sup> SAPELLI, *Trieste*, cit.; ANDREOZZI e PANARITI, *L'economia*, cit. pp. 827-847 e 885-889; D. ANDREOZZI, *Industria*, cit., 1044-1065; Id., «*Gli urti necessari*», cit. pp. 601-628; Id., *Fonti*, cit. pp. 357-361.

<sup>20</sup> A. J. SCOTT, *Le regioni nell'economia mondiale. produzione, competizione e politica nell'epoca della globalizzazione*, Il Mulino, Bologna 2001.

dalla sostenibilità ambientale all'utilizzo dell'energia descrivono uno spazio saturo. Uno spazio in cui, se ovviamente gli snodi in grado di connettere tra loro le differenti vie di comunicazione appaiono essere i punti privilegiati della rete, i limiti propri dello stesso territorio impongono come strumenti d'azione principale la flessibilità, la velocità e la diffusione. Qui la capillarità delle rotte del mare, la numerosità degli approdi, la capacità di integrare le differenti tipologie di merci, traffici e vettori e di raccordarsi e confrontarsi con una quantità ampia di approdi si presentano come fattori strategici. Non più, quindi, la sfida 'fordista' della localizzazione e centralizzazione, delle 'grandi dimensioni' – sfida, forse, impossibile rispetto ai grandi porti oceanici – ma la sfida della complessità e della capacità di stare dentro, innanzitutto, a un complicato sistema adriatico e mediterraneo, un sistema policentrico di cui l'essere sistema e il raccordarsi con gli altri scali, anche prossimi, sono elementi fondamentali.

Per utilizzare una metafora scontata, un 'mare di opportunità' in cui Trieste, oggi, può navigare contando su una risorsa diversa rispetto al passato. Se, nel XVIII secolo i suoi limiti allo sviluppo consistettero soprattutto nelle sue limitate capacità di capitalizzazione e l'essere circondata da aree povere e con un sistema arretrato rispetto alle zone più dinamiche del continente, ora è prossima a, e compresa in, due tra le regioni più industrializzate e ricche d'Europa, il Friuli Venezia Giulia e il Veneto. Basta accorgersene e immaginare un'economia marittima 'complessa'.