



VENEZIA DOPO VENEZIA

Città-porto, reti commerciali e circolazione delle notizie nel bacino portuale veneziano tra Settecento e Novecento

(Trieste, Fiume, Pola e l'area istriano-dalmata)

a cura di Antonio Trampus

in collaborazione con



Società Istriana di Archeologia e Storia Patria
Trieste



Trieste 2019

edizioni  mosetti





con il patrocinio
del Dipartimento di Studi Linguistici e Culturali Comparati
dell'Università Ca' Foscari di Venezia



in collaborazione con



© Istituto Regionale per la Cultura Istriano-fiumano-dalmata

ISBN 978-88-942878-6-8

Pubblicazione dell'Istituto Regionale per la Cultura Istriano-fiumano-dalmata
Via Duca d'Aosta Emanuele Filiberto 1, 34123 Trieste, Italia

Segreteria dell'I.R.C.I.: tel. 040 639188, fax 040 639161
www.irci.it irci@iol.it

Editore:
edizioni mosetti

Il presente volume è stato prodotto grazie ad un contributo della Regione veneto L.R.
15/1994 e fa parte del progetto "Venezia dopo Venezia"

In copertina:
Giuseppe SIGON, Società di Navigazione a vapore del Lloyd Austriaco.
Linea celere Trieste-Venezia, manifesto cromolitografico, 1895 ca. (arch. privato)

In IV di copertina:
Il piroscalo "Venezia" attraccato a Trieste, cartolina,
anni '20 del '900 (arch. privato)

PRINTED GREEN
attraverso il nostro impianto fotovoltaico
e l'acquisizione di energia verde certificata



Indice

<i>Presentazione</i>		
Franco Degrassi Presidente IRCI	pag.	5
<i>Introduzione</i>		
Antonio Trampus	pag.	7
Città-porto, porti franchi e governo delle città nella storia europea		
<i>Antonio Trampus</i>	pag.	11
Una storia adriatica globale nel Settecento: Antonio Rossetti de Scander e il rosolio di Trieste tra Fiume, Venezia e New York		
<i>David Do Paço</i>	pag.	27
Venezia «dopo Venezia»: funzioni e immagini delle città porto tra età napoleonica e austriaca		
<i>Giulia Delogu</i>	pag.	39
Circolazione e trasmissione dei saperi e delle tecniche geo-minerari. Vitaliano Donati tra Piemonte e Istria e il «Saggio sull'Adriatico»		
<i>Fabio D'Angelo</i>	pag.	51
Atlante storico		
<i>a cura di Giulia Delogu</i>	pag.	67
Le tavole.....	pag.	73

PRESENTAZIONE

INTRODUZIONE

I materiali offerti in queste pagine costituiscono i primi risultati di un progetto finanziato dalla Regione Veneto che approfondisce, relativamente all'area alto adriatica, all'Istria e alla Dalmazia, una ricerca sul rapporto fra porto e città e fra città-porto e porti franchi nell'età moderna e contemporanea. Si inserisce in un'indagine più ampia, condotta a livello internazionale¹, che vede coinvolte da una decina di anni le università di Venezia, Rotterdam e Helsinki, e più recentemente la Sorbona-Science Po di Parigi assieme ad enti ed associazioni che operano sul territorio (l'Istituto Regionale per la cultura istriana-fiumano-dalmata, il Centro di Ricerche storiche di Rovigno, la Società Istriana di archeologia e storia patria) volta a capire in che modo questi luoghi nella storia hanno favorito forme di rinnovamento culturale e istituzionale, assieme alla mobilità delle persone, al trasferimento di conoscenze e di saperi di natura economica, scientifica, culturale e civile.

La rete di contatti fra istituzioni accademiche e culturali, che studia i sistemi di relazioni che hanno contraddistinto quest'area dell'Europa e del Mediterraneo nel corso dei secoli, ha riportato l'attenzione sul bacino dell'alto Adriatico, per una buona ragione e per diversi motivi. Anzitutto per la fitta rete di porti e città porto che da sempre lo caratterizza, in secondo luogo per la straordinaria concentrazione di esperimenti politici ed economici che si sono susseguiti e che generalmente sono conosciuti sotto il nome di porti franchi o zone franche (Venezia, Trieste e Fiume, ma anche Ancona sino alle più recenti zone economiche speciali di Bari e Brindisi). Infine, non da ultimo, per la coincidenza fra queste reti di commercio e circolazione, ma anche di cultura e di informazione, con il sistema delle relazioni e dei rapporti di complementarietà fra porti e città porto che fece storicamente riferimento a Venezia e che sopravvisse nel tempo ben oltre la caduta della Serenissima nel 1797.

È sulla base di queste considerazioni che ha preso avvio una serie di studi, i cui primi risultati sono raccolti in questo volume, culminati nella progettazione di un *Atlante storico* delle città-porto il cui prototipo è rappresentato dalle tavole riprodotte nella seconda parte di questo libro, che si apre con un gruppo di articoli che sono serviti per impostare il problema storiografico, per riflettere sui pregi e sui limiti della letteratura esistente, e per aprire nuovi campi di indagine lungo i quali sono state tracciate le linee dell'*Atlante storico*.

1. Questi aspetti sono stati al centro del progetto *A Global History of Free Ports* (<https://www.helsinki.fi/en/researchgroups/a-global-history-of-free-ports>).

Nel saggio di apertura, su *Città-porto, porti franchi e governo delle città nella storia europea*, Antonio Trampus partendo da un raffronto tra la situazione storica e culturale delle città-porto di Venezia, Trieste, Fiume e Pola tra Settecento e Ottocento – ciascuna divenuta, per periodi più o meno lunghi, porto franco o zona di libero scambio – traccia un quadro generale dei problemi emersi nel tempo in queste aree al di là delle questioni strettamente economiche e commerciali. Fra questi, la funzione e il bisogno di una stretta integrazione fra il porto e la città, tra le strutture portuali e il tessuto urbano, come strumento essenziale per l'efficacia delle decisioni politiche, per la negoziazione tra i vari attori di queste realtà, per la prevenzione e la composizione dei conflitti sociali. Quanto maggiore è stata nel tempo la compenetrazione fra questi aspetti, tanto più efficace è apparso il governo delle città con le sue ricadute positive nello sviluppo economico e civile. Ma, come appare dalla ricerca svolta, il caso dell'alto Adriatico mostra anche come queste città-porto non abbiano mai agito isolatamente l'una dall'altra, ma abbiano sempre fatto parte di un «sistema» di realtà fra loro complementari, fino a che sono state capaci di interagire attraverso i cambiamenti politici e istituzionali che hanno modificato gli assetti internazionali degli ultimi tre secoli.

Un primo banco di prova di queste dinamiche lo si ricava attraverso il saggio di David Do Paco dell'Università di Parigi-Science Po che, analizzando un caso apparentemente molto particolare come quello della nascita, della produzione e della distribuzione del rosolio nel XVIII secolo ad opera della famiglia Rossetti de Scander, mette in evidenza i rapporti di complementarietà fra Trieste, Fiume e Venezia e la funzione svolta dai rispettivi mercati, sia nel commercio marittimo sia verso l'interno del continente. Ne emerge una rete di relazioni che trova corrispondenza, su scala ancora più ampia, nella ricerca di Giulia Delogu su *Venezia «dopo Venezia»: funzioni e immagini delle città porto tra età napoleonica e austriaca*, da cui emergono – anche in questo caso sulla base di nuove ricerche d'archivio – sia la consapevolezza della necessità di preservare queste reti e di «fare sistema», come avviene ad opera di Napoleone Bonaparte che cerca di inserire il caso adriatico in una logica europea ed internazionale, sia la preoccupazione di ricostituirla per mantenerla all'indomani della Restaurazione in un contesto come quello dell'Ottocento austriaco che riconduce le città-porto già appartenute a Venezia entro la sfera di influenza e di controllo degli Asburgo.

Come emerge progressivamente tanto dal saggio di Do Paco quanto da quello di Delogu, l'interconnessione tra le città-porto dell'alto Adriatico non si regge solo sulle esigenze del commercio ma è consolidata e rafforzata da una fitta rete di comunicazioni e di scambio di informazioni che accompagnano la mobilità delle merci con quella delle persone e delle notizie. Ad essa è conseguente anche un processo sempre più intenso di mobilità e di trasferimento delle conoscenze e dei saperi, tanto di carattere tecnico, quanto di carattere scientifico che costituiranno

la base per lo sviluppo di nuove attività economiche nell'Otto e nel Novecento. È il tema di cui si occupa Fabio D'Angelo nel saggio su *Circolazione e trasmissione dei saperi e delle tecniche geo-minerari. Vitaliano Donati tra Piemonte e Istria e il «Saggio sull'Adriatico»*, attraverso il quale ricostruisce – a partire dalle esperienze di viaggio e di formazione professionale dell'Europa settecentesca – il processo storico che portò a scoprire e a sfruttare le risorse naturali e minerarie dell'Istria e della Dalmazia che avrebbero poi contribuito a ridisegnare il ruolo di queste regioni nell'economia industriale dell'Otto e del Novecento.

Nella seconda parte del volume, che accoglie le tavole dell'*Atlante storico*, vengono sintetizzati e visualizzati in forma di mappe i risultati di questo lavoro, secondo una logica che accosta la riflessione sullo sviluppo urbano e sul grado di integrazione fra città e porto, limitatamente ai casi di Trieste, Fiume e Pola, all'indagine sulla costruzione e sulla persistenza nel tempo di reti e nodi fra i principali centri dell'area adriatica.

Antonio Trampus

Città-porto, porti franchi e governo delle città nella storia europea

Antonio TRAMPUS

Presentando non molti anni or sono i risultati di una ricerca sulla regione tirrenica tra Settecento e Ottocento, Biagio Salvemini metteva esplicitamente in relazione il rapporto tra innovazione spaziale e innovazione sociale per spiegare un fenomeno tipico dell'età moderna come «lo stringersi del nesso fra terra e mare, la compenetrazione fra i traffici per mare e le economie e le forme sociali degli entroterra, il generarsi di *hinterland*»¹. Più o meno contemporaneamente, una decina di anni or sono, prendeva avvio un'altra ricerca di respiro internazionale volta a studiare e a comprendere - grazie ad una vasta rete di contatti fra istituzioni accademiche e universitarie² - la funzione storica delle città-porto e in particolare dei porti franchi nella loro dimensione non più solo economica ma anche politica con particolare attenzione all'esperienza dei governi urbani ("repubblicani" in quanto deposito di tradizioni antiassolutiste) in una fase di profonda trasformazione del contesto internazionale come la fine del XVIII secolo³.

Era inevitabile che l'attenzione degli studiosi finisse per concentrarsi sullo spazio adriatico, per il ruolo strategico di questo bacino nel corso della storia⁴, ma soprattutto per la straordinaria concentrazione di esperimenti politici ed economici lungo le sue coste, particolarmente in età moderna e contemporanea, sia nella creazione di porti franchi o zone franche (Venezia, Trieste e Fiume, ma anche Ancona sino alle più recenti zone economiche speciali di Bari e Brindisi), sia nel mantenimento di una rete di contatti e di relazioni che riuscì nel tempo a collegare le sue sponde superando le differenze geografiche, istituzionali e culturali, e a sopravvivere alla fine della Repubblica di Venezia.

1. B. SALVEMINI, *Innovazione spaziale, innovazione sociale: traffici, mercanti e poteri nel Tirreno del secondo Settecento*, in *Lo spazio tirrenico nella 'Grande trasformazione'. Mercati, uomini, istituzioni nel Settecento e nel primo Ottocento*, a cura di B. SALVEMINI, Bari, Edipuglia, 2009, pp. V, IX.

2. Questi aspetti sono stati al centro del progetto *A Global History of Free Ports* (<https://www.helsinki.fi/en/researchgroups/a-global-history-of-free-ports>).

3. A. TRAMPUS, K. STAPELBOEK, *Commercial reform against the tide: Reapproaching the eighteenth-century decline of the republics of Venice and the United Provinces* in «History of European Ideas», vol. 36 (2010), pp. 192-202.

4. E. IVETIC, *L'Adriatico orientale tra Italia e Slavia*, Roma, Viella 2014; G. MELLINATO, *L'Adriatico conteso: commerci, politica ed affari tra Italia e Austria-Ungheria (1882-1914)*, Milano, FrancoAngeli, 2018.

Porto e città, il problema dell'integrazione tra porto e contesto urbano

Uno dei motivi di maggiore interesse nello studio delle città-porto, risiede – come si indicava nelle righe di apertura – proprio nella possibilità di considerare questi luoghi come ideali casi di studio per misurare nel tempo il grado di penetrazione e di integrazione tra spazio e attività marittime e spazio ed attività urbane, tra stili di vita e comportamenti sociali diversi che si confrontano e si fondono generando esperienze inedite di tipo istituzionale, culturale e civile. Nodi essenziali all'interno dei sistemi di relazioni e delle reti sia in età moderna che contemporanea sono proprio gli spazi ibridi come quelli portuali, il cui ruolo cresce prepotentemente nella storia e in seno ai quali coesistono differenti tipologie di diritti, di giurisdizioni, di costumi e di pratiche. Lungi dal considerare i porti e le città portuali come semplice fenomeno commerciale, come mere strutture materiali o forme di impresa economica, l'ipotesi di lavoro da cui si sono mosse le ricerche è che le città-porto si presentano nella storia anzitutto come luoghi nei quali si sperimentano nel tempo forme inedite di cittadinanza e di incontro-confronto fra culture naturalmente orientate verso la mobilità. Le città-porto, si tratti dei grandi poli urbani come Venezia o Trieste o di quelli di dimensione più piccola come molti centri della costa adriatica, sono luoghi nei quali si pone anzitutto la sfida della rimozione degli ostacoli alla circolazione delle persone, delle merci e dei saperi, tanto materiali quanto tecnici, sia che riguardino attività legate alla pesca, sia esperienze legate al commercio, allo sviluppo delle infrastrutture o delle istituzioni politiche.



Fig. 1 Uno degli opuscoli apparsi a metà Ottocento sulla funzione delle città-porto e porti franchi di Venezia, Trieste e Fiume (Archivio di Stato di Trieste)

La città-porto diventa nella storia il luogo in cui si confrontano istanze diverse, necessità dei nascenti ceti mercantili e riflessioni degli intellettuali, impulsi dell'autorità politica e dei nuovi attori che vanno proponendosi quali soggetti istituzionali. L'attenzione verso le forme di mobilità e di circolazione dei saperi attraverso le città-porto è dettata dal fatto che queste diventano l'elemento paradigmatico dello sviluppo del commercio mondiale ma anche un luogo di sperimentazione, nella misura in cui mettono in discussione l'ordine antico grazie alle loro peculiari caratteristiche politiche, giuridiche e amministrative. La città-porto permette di rileggere non soltanto i processi economici, commerciali e demografi-

ci ma anche quelli riguardanti la costruzione della cittadinanza, l'evoluzione delle forme comunicative e dell'informazione, i trasferimenti di conoscenze e di saperi culturali nel contesto, tipico d'età moderna, di una sfera pubblica in continuo ampliamento. Nel caso adriatico questi fenomeni si inseriscono all'interno di un sistema più complesso nel quale agiscono attori di scala diversa, e fra questi alcune città-porto che in fasi diverse della storia e per periodi differenti vengono elevate al rango di porti franchi: Trieste e Fiume, anzitutto, ma anche Ancona e Venezia.



Fig. 2 Una delle prime indagini storiche sull'effetto della nascita delle regioni sul "sistema" dei porti nell'alto Adriatico (1972, Biblioteca IRCI, Trieste)

Per città-porto vanno intese, alla luce della letteratura storiografica, le città nelle quali soprattutto nel corso dell'età moderna si è verificato un elevato livello di compenetrazione tra lo spazio portuale e lo spazio urbano dal punto di vista non solo fiscale, ma soprattutto sociale, urbanistico, istituzionale e culturale, tale da realizzare un'effettiva integrazione tra città e porto e tra i rispettivi attori, capaci di attivare specifiche strategie di trasferimento e produzione delle conoscenze, nuove dinamiche nella gestione della comunicazione e dell'informazione, nuove esperienze di cittadinanza e di governo dello spazio urbano. Viceversa, dove nel corso dell'età moderna e contemporanea sono state mantenute forme di separa-

tezza tra città e porto, dal punto di vista urbanistico, sociale, economico, culturale e comunicativo, sono mancati o sono risultate più difficili queste esperienze di innovazione e di trasferimento delle conoscenze. Rispetto alle città-porto, i porti franchi ci appaiono quindi come particolari città-porto che si trasformano in laboratori di cambiamento politico, sociale e culturale e non solo economico e fiscale, nel senso di “acceleratori” di storia, attraverso i quali è possibile comprendere ancora meglio quell’insieme di processi negoziali e di trasferimento delle conoscenze che sono alla base di una rinnovata interpretazione del concetto di modernità in termini di innovazione istituzionale e sociale. A partire dalla loro creazione (fine del XVI secolo) e fino al loro declino (seconda metà del XIX), i porti franchi hanno offerto un modello che attraverso il Mediterraneo europeo d’età moderna (Livorno 1593, Marsiglia 1669, Trieste 1719, Ancona 1732) si è replicato, tra Sette e Ottocento, a livello globale, sino a evolversi nelle zone franche e nelle aree di libero scambio del mondo attuale.

Tradizionalmente, la storia delle città-porto e quella dei porti franchi sono state affrontate prevalentemente in termini di storia economica e in forma disgregata, attraverso ricerche di storia locale che tracciano lo sviluppo di ogni singola realtà⁵. Il risultato è che nel dibattito internazionale, mancando uno sguardo d’insieme, le città-porto sono state considerate sovente solo come imprese economiche mentre i porti franchi hanno ricevuto attenzione soprattutto in relazione ai fenomeni fiscali, alle franchigie e ai provvedimenti di carattere tariffario nel quadro del processo di internazionalizzazione delle economie e delle relative legislazioni nel corso dell’età moderna e contemporanea⁶.

Nell’ottica di un superamento di questa visione, per restituire la complessità di queste situazioni anche dal punto di vista sociale e istituzionale, diventa utile considerare la modernità non solo come un (nuovo) insieme di valori affermatosi soprattutto nell’età dell’Illuminismo, legato all’idea delle libertà e dei diritti dell’uomo, o come a una serie di processi che portano all’affermazione dello “stato moderno”⁷.

5. C. TAZZARA, *The Free Porto of Livorno and the Transformation of Mediterranean World 1574-1792*, Oxford, Oxford University Press, 2017.

6. F. TRAMPUS, *Free Ports of the World*, Trieste, E.U.T. 1999; S. FINARDI, E. MORONI, *Stati d’eccezione. Zone e porti franchi nell’economia-mondo*, Milano, FrancoAngeli, 2001.

7. S. STANFORD FRIEDMAN, *Definitional Excursions: The Meanings of Modern/Modernity/Modernism*, in *Modernism/Modernity*, 8 (2001), pp. 493-513, and in C. DIPPER, *Moderne (English version)*, in: *Docupedia-Zeitgeschichte*, 2018, pp. 1-30 (https://zeitgeschichte-digital.de/doks/frontdoor/deliver/index/docId/1316/file/docupedia_dipper_moderne_v2_en_2018.pdf); Id., *Was ist eigentlich modern? Überlegungen eines Historikers zu einem interdisziplinären Gespräch*, in: *Internationals Archiv für Sozialgeschichte der deutschen Literatur*, 34 (2011), pp. 198-209, A. STRATHERN, *Global Early Modernity and the Problem of What Came Before*, in *Past&Present*, 238 (2018), pp. 317-344; *Spazi politici, società e*

Nell'ambito della modernità vanno considerati tanto l'assunzione di questi valori all'interno della cornice dello stato di diritto, quanto gli aspetti materiali legati all'innovazione e al progresso scientifico, la loro messa in discussione e la loro tenuta di fronte all'esistenza di modernità multiple, alle *multiple modernities*, così come sono state definite dalla storiografia internazionale, e all'idea di una scienza intesa non come fine ultimo dell'uomo ma come al servizio dell'essere umano⁸.

Città-porto e governo urbano

Tanto nel caso delle città-porto quanto, in misura diversa, in quello dei porti franchi, queste dinamiche hanno consentito nel corso della storia di mettere in atto specifiche strategie capaci di determinare la propria fortuna, offrendo un modello utile alla rilevazione, all'analisi, alla soluzione dei conflitti sociali, politici e culturali che si manifestano storicamente tra i diversi attori di una città porto quando non riesce a sviluppare un sufficiente livello di interazione fra i suoi attori. L'attenzione per il bacino adriatico consente di verificare anche il ruolo laboratoriale svolto dall'area mediterranea ed europea, in ottica però globale e senza narrative mitizzanti e teleologiche: l'ipotesi di lavoro è infatti che queste forme di modernità scaturiscano soprattutto dall'instaurarsi di processi di negoziazione bidirezionali, coinvolgenti diversi agenti (non solo intellettuali e/o politici), nei quali ad avere un ruolo centrale sono l'informazione e la comunicazione che finiscono per dare origine a cambiamenti di natura istituzionale, sociale e politica. Momento centrale di tali processi, vero e proprio *turning point*, è il XVIII secolo, nel quale le connessioni stabilite dal tardo XV secolo si intensificano fin a dare vita alle prime forme di globalizzazione.

Come notato già da Rietbergen più di trent'anni fa⁹, occorre superare l'estrema frammentazione dei casi studiati nel passato, mettendo in più stretta relazione le ricerche sulla funzione portuaria con l'analisi delle comunità urbane e rimediando all'impostazione che tende a relegare il settore portuario con la sua funzione sociale ed economica ad una posizione secondaria e subordinata rispetto allo spazio urbano. Il rischio è non solo quello di astrarre la città dal suo contesto marittimo, ma anche quello di non riuscire a cogliere la tipicità di situazioni politiche, istituzionali,

individuo: le tensioni del moderno, a cura di C. CORNELISSEN e P. POMBENI, Bologna 2016, pp.363-389; C. DIPPER e P. POMBENI (a cura di), *Le ragioni del moderno*, Bologna 2014

8. S. CONRAD, *What is Global History?*, Princeton, Princeton University Press 2016; S. SUBRAHMANYAM, *Exploring in Connected History: From the Tagus to the Ganges*, Oxford, Oxford University Press, 2005.

9. P. RIETBERGEN, *Porto e Città o Città-Porto? Qualche riflessione generade su problema del rapporto fra porto e contesto urbano*, in *I porti come impresa economica*, a cura di S. CAVACIOCCHI, Firenze, Le Monnier 1998, pp. 615-624.



Fig. 3 L'inchiesta del "Comitato per l'incremento dei traffici" sulla funzione del porto di Fiume nel sistema dell'Adriatico e del Mediterraneo, 1939 (Biblioteca IRCI, Trieste)

sociali, che caratterizzano la dimensione della città-porto. Da qui emergono fenomeni nuovi, che ristrutturano le modalità della comunicazione e dello scambio di informazioni, riconfigurano il modo stesso di costruire le notizie e influenzano, di conseguenza, tanto i processi decisionali quanto le sensibilità culturali. La misura e le modalità, in termini qualitativi, attraverso le quali queste pratiche vengono condivise, determinano gli strumenti capaci di veicolare tanto forme di innovazione nella produzione e nel trasferimento di conoscenze quanto nella convivenza sociale, nella formazione della cittadinanza, nella realizzazione di modelli politici applicabili, sia all'interpretazione del passato sia alla progettazione del presente e del futuro.

Gli studi sul governo delle città e sulle organizzazioni imprenditoriali ci mostrano oggi anche quanto il modello delle reti sia efficace per garantire maggiore flessibilità ai sistemi urbani e per renderne elastica ed efficace la gestione¹⁰. Non diversamente, l'apporto della storia conferma che la piena comprensione delle dinamiche fra città e porto e tra diverse città-porto all'interno di un sistema complesso ma ravvicinato come quello adriatico, può essere raggiunta utilizzando gli strumenti della *global history*: in particolare evidenziano la comparsa di un sistema di "nodi" e di "reti", di merci e di persone, per la cui comprensione appare fondamentale la ricostruzione di scambi e connessioni funzionali alla creazione e al trasferimento di conoscenze.

Questi temi possono essere studiati ricorrendo tanto a strumenti consolidati quanto ad approcci innovativi. L'esperienza della mobilità, ad esempio, può essere analizzata non semplicemente in senso fisico o metaforico, ma come strumento decisivo nel trasferimento di conoscenze e – attraverso la rete internazionale delle città portuali – come modello di confronto tra diversi processi di innovazione nell'età moderna. È possibile considerare non soltanto la circolazione di donne e di uomini, ma pure quella dei saperi e delle tecniche, dei beni, delle pratiche intellettuali, delle mode. Esso è strumento di analisi utile a comprendere una vasta gamma di situazioni determinate dalla molteplicità delle figure in movimento e delle motivazioni che ne favoriscono gli spostamenti. In particolare, ha una specifica ricaduta sul terreno della circolazione dei saperi poiché consente di individuare percorsi e traiettorie nell'evoluzione delle idee. La dimensione itinerante si offre come elemento di raccordo che può proficuamente operare all'incrocio di varie discipline, storiche, culturali, economiche, politiche, religiose, sociali ma anche delle scienze applicate, tutte fra loro collegate. Basti pensare ai condizionamenti del viaggio dettati da particolari scelte e all'impatto che hanno avuto nella storia europea: è il caso ad esempio dell'alimentazione che vincolava gli spostamenti nell'Europa delle frontiere confessionali, o dei meccanismi di occultamento e di alterazione dell'identità del viaggiatore (si pensi nel Settecento alla

10. G. DIOGUARDI, *Per una scienza nuova del governo della città*, Roma, Donzelli, 2017, p. 199.

moda del viaggio in incognito), che segnalava vistosamente, rispetto al passato, le profonde trasformazioni nella percezione, riconoscibilità e rappresentazione del potere.

Reti, nodi e trasferimento delle conoscenze

All'alba dell'età moderna tutto sembra in movimento, tutti sembrano mettersi per via, per quanto le strade siano per lo più pessime e piene di insidie, i ponti rari, i collegamenti marittimi scarsamente affidabili. La necessità di far circolare liberamente non soltanto le persone, ma anche le merci, la moneta, le informazioni, nonché la possibilità attraverso il viaggio di trasferire le conoscenze da uno spazio geografico all'altro vengono spesso considerati, ispirandosi ad una antica metafora, tanto importanti quanto la circolazione del sangue per il corpo umano. La mobilità insomma è essenziale per la salute del corpo sociale. Il viaggio, che può essere anche di commercio, contribuisce non solo al trasferimento di saperi ma anche alle modalità di innovazione, attraverso la mobilità di tecnici altamente qualificati e di mercanti capaci di impiegare conoscenze specialistiche, sconosciute o non abbastanza note nei paesi d'arrivo: emblematica a riguardo la mobilità di maestranze. Accanto a questa tipologia di mobilità, se ne diffonde un'altra negli ultimi decenni del XVIII secolo: artigiani, imprenditori, uomini di scienza vanno ad esplorare, spesso in incognito su incarico privato o statale, i principali poli produttivi e scientifici dell'Europa per scoprire e annotare le tecniche di produzione e poi trasferirle in patria.

In particolare, i porti, a lungo considerati semplice luogo di transito, diventano sempre più un interessante campo di studio per l'interconnessione fra le reti commerciali, ma pure per lo scambio di informazioni tecnico-scientifiche e industriali. L'introduzione di nuove tecniche nautiche, accanto all'evoluzione delle grandi città portuali, aumenta l'importanza delle rotte di comunicazione marittima, dai circuiti costieri a quelli transoceanici. E il miglioramento delle conoscenze scientifiche, di ingegneria, idraulica, cartografia, topografia, idrologia, medicina e sanità, associato alla necessità da parte degli Stati di costruire o rinnovare i porti, a fini difensivi, commerciali, o logistici, diventa, a partire dai primi secoli dell'età moderna, un elemento essenziale nella gestione del territorio e nell'organizzazione dei governi europei.

Questi due aspetti – viaggio e città porto – consentono di comprendere meglio i processi storici di rimozione degli ostacoli alla circolazione delle persone e dei saperi e le modalità di costruzione delle forme di relazione e delle reti di connessione. Consentono inoltre di comprendere i fattori di sviluppo o di regresso del rinnovamento delle conoscenze scientifiche, politiche ed economiche dando luogo a fenomeni destinati a produrre i loro effetti nel tempo.

Porti franchi e zone franche

Va considerato inoltre che tali processi – e quindi questa nuova interpretazione del concetto di modernità e del lascito dell'età moderna a quella attuale – possono essere osservati “in formazione” in alcuni porti franchi europei propriamente detti (Trieste, Ostenda, Marsiglia, Livorno, Genova, Cadice, Odessa, Venezia) e, a livello globale, in città-porto che, pur non avendo mai ricevuto la patente di porto franco, sembrano presentare comunque le medesime caratteristiche istituzionali e i medesimi processi comunicativi e di negoziazione.



Fig. 4 Il problema della sopravvivenza del porto franco nel contesto italiano 1922 (Biblioteca IRCI, Trieste)

I porti franchi, le zone franche e le aree di libero scambio e le stesse città-porto diventano quindi rilevanti non solo e non tanto per le franchigie doganali e per i provvedimenti a carattere tariffario da cui traggono beneficio, ma perché luoghi dove la storia subisce un'accelerazione, in quanto una serie di processi storici di innovazione vengono implementati e messi alla prova, fino a quando si esaurisce la loro stessa funzione. Sono luoghi di sospensione della sovranità, prossimi alle condizioni del cosiddetto “stato di eccezione”¹¹, dove l'esercizio della sovranità viene

11. Su questo tema si veda il volume *Per una ricognizione degli “stati d'eccezione”. emergenze, ordine pubblico e apparati di polizia in Europa: le esperienze nazionali (secc. XVII-XX)*, a cura di E. PELLERITI, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2016, all'interno del quale il mio saggio su *Stato di eccezione e problema del confine: il caso di Trieste (secc. XVIII-XX)*, pp. 211-224.

continuamente contrattato tra diversi soggetti, determinando situazioni di specialità che si configurano storicamente come tappe naturali di un necessario processo di sviluppo, talora per determinati periodi di tempo che possono essere anche molto brevi, ma necessari per renderli luoghi di autonomie e privilegi all'interno dei nascenti stati-nazione e funzionali a nuove forme di convivenza civile ed anche alla sperimentazione di nuove forme di risoluzione dei conflitti sociali e di negoziazione tra istanze sociali, politiche, istituzionali e culturali.

L'attenzione per i secoli più recenti non deve far dimenticare che sono esistite aree di libero scambio di origine antica che diventano un modello "globale" a partire dal 1593, diffondendosi anzitutto nel Mediterraneo, e che si inseriscono in una logica di lungo periodo, che permette di riconoscere dinamiche storiche in evoluzione sin dalle città porto antiche (come Aquileia) per giungere ai modelli interpretativi per lo sviluppo odierno di altri e più recenti modelli di città-hub (come ad esempio Milano o Francoforte); realtà che oggi, grazie alla rivoluzione dei trasporti e delle comunicazioni, non necessitano più dell'elemento portuale ma che sembrano mantenere intatti quei caratteri di osmosi, negoziazione e laboratorialità.

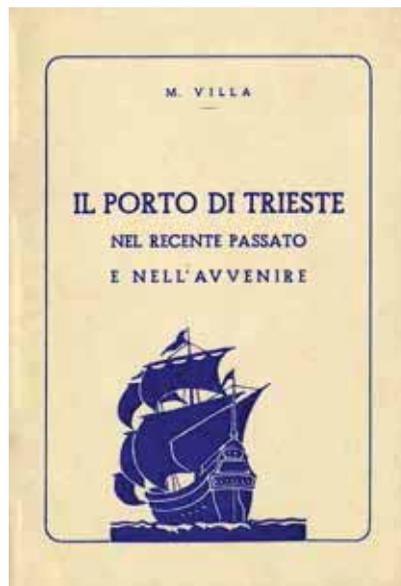


Fig. 5 La questione dell'internazionalizzazione del porto franco di Trieste, 1945
(Biblioteca IRCI, Trieste)

Un *Atlante storico*, come quello avviato grazie al supporto della Regione Veneto, può consentire in chiave comparativa di comprendere a fondo la funzione delle città-porto e dei porti franchi misurando il livello di integrazione fra comu-

nità portuale e comunità cittadina per comprendere la natura, l'evoluzione e la transizione del concetto di libertà da negativa in positiva, da puramente economica in civile e politica dentro un contesto urbano che funziona in quanto osmotico rispetto a quello portuale e produce esso stesso – trasferendo conoscenze ed esperienze tra diversi attori e gruppi sociali - gli strumenti per negoziare e comporre i conflitti sociali e politici. Le regole e le libertà vengono plasmate in continui processi negoziatori e i processi comunicativi e informativi messi in atto nel porto franco tra agenti diversi (esponenti della società civile, funzionari governativi, commercianti, esponenti delle classi medie e delle élites locali, intellettuali) hanno carattere bidirezionale (tra basso e alto) e mettono in atto connessioni spaziali bidirezionali (tra centro e periferie, tra spazio urbano e territorio). Ad esempio, nelle città-porto si assiste alla precoce riflessione sul concetto di cittadinanza e alla creazione di procedure per la sua concessione ad un costante flusso di 'migranti' (tanto di natura economica quanto di natura politica). L'attenzione per le questioni legate alla mobilità consente quindi di comprendere meglio i processi storici di rimozione degli ostacoli alla circolazione delle persone e dei saperi e le modalità di costruzione delle forme di relazione e delle reti di connessione.

Città-porto e porti franchi nell'alto Adriatico: un caso di studio

L'intensità dei contatti dell'Adriatico orientale con Venezia e oltre Venezia emergono dall'utilizzo di strumenti di *global* e di *spatial history* (storia globale e storia "spaziale")¹² che permettono di approfondire le conoscenze su alcuni caratteri comuni che sono divenuti propri dello spazio adriatico e del continente europeo e di conseguenza centrali nel sistema di globalizzazione, anche al fine di verificare la fondatezza della loro successiva assunzione come pilastri del processo di integrazione europea (circolazione delle persone e dei beni, politiche di vicinato, unione monetaria). Come si potrà rilevare, i rapporti tra la penisola istriana e Venezia dopo la caduta della Repubblica non si misurano solo in termini di eredità culturali, ma anche di persistenza di una fitta rete di scambi economici, commerciali e intellettuali mantenuta sino ai giorni nostri. La penisola istriana, assieme alle coste dalmate e orientali dell'Adriatico, ha continuato a svolgere una funzione di mercato per il porto di Venezia e le istituzioni istriane, le reti commerciali, le iniziative intellettuali sviluppate nel corso dell'Ottocento e del Novecento sono state tese a consolidare questo spazio e queste caratteristiche dell'alto Adriatico. Tali reti permettono di capire con che modalità, nel XIX e XX secolo, gli sguardi degli istriani continuarono ad orientarsi verso l'ambito portuale di Venezia e verso un contesto che si confron-

12. R. WHITE, *What is Spatial History?*, Stanford, Spatial History Lab, 2010, online <https://web.stanford.edu/group/spatialhistory/media/images/publication/what%20is%20spatial%20history%20pub%20020110.pdf>

tava con Trieste in una logica di complementarietà e quale funzione esercitarono anche le politiche linguistiche intese in senso inclusivo, nel mantenimento della parlata veneta e dell'uso dell'italiano sia in quanto lingua del commercio nell'Adriatico e nel Mediterraneo sia in quanto veicolo di acculturazione.

In questo quadro può essere letto il rilancio del ruolo di Venezia e della sua rete commerciale, integrata con una politica del sapere che faceva perno attorno alla funzione delle scuole di commercio, all'indomani dell'annessione del Veneto al Regno d'Italia (1866). In particolare la fondazione di Ca' Foscari, la sua precoce politica di reclutamento di docenti e di studenti dalle sponde dell'Adriatico orientale, soprattutto dall'Istria e dalla Dalmazia, la sua attenzione verso le realtà linguistiche della penisola balcanica rappresentano un indizio certo di come la

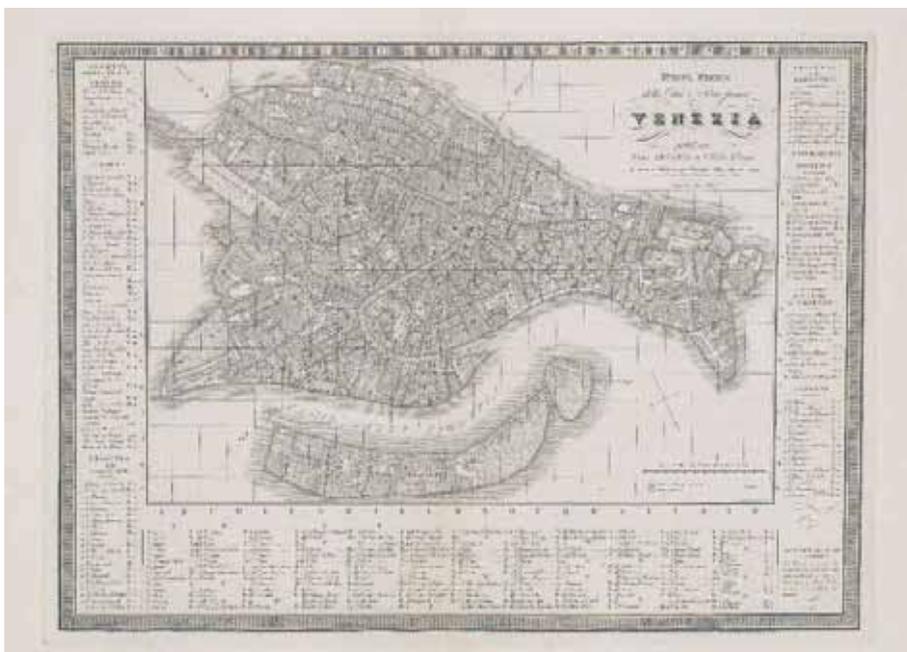


Fig. 6 Nuova Pianta della Città e Porto Franco di Venezia, edita a Vienna da Artaria tra il 1840 e il 1849 (Boston Public Library, Norman B. Leventhal Map Center Collection)

rete delle città-porto consentisse di trasformare *Venezia dopo Venezia* in un progetto culturale funzionale alla politica estera del giovane Regno d'Italia nell'Adriatico e nel Mediterraneo orientale¹³. In questa logica si inserisce il coinvolgimento nel-

13. Su questo tema mi sono soffermato nei saggi *Porti franchi e scuole di commercio: il «sistema» asburgico di Trieste e Venezia nella politica adriatica e mediterranea del XIX secolo* in

la fondazione di Ca' Foscari dei primi professori giuliani, provenienti dal Litorale Austriaco e dall'Istria, che univano alle loro competenze giuridiche o economiche anche una conoscenza approfondita della lingua tedesca, tra cui Raffaele Costantini, triestino, docente al 'banco' o scuola di applicazione e cioè sostanzialmente di gestione aziendale¹⁴ o, come si scriveva al tempo, di 'pratica mercantile'¹⁵, che già era stato nel 1848 uno dei segretari della Società dei triestini e collaboratore stretto di Federico Seismit-Doda, dalmata riparato in Italia e poi deputato della Sinistra storica e futuro ministro delle finanze con *interim* del tesoro dal 1878¹⁶. Costantini, dapprima emigrato a Firenze dove era divenuto segretario dell'agenzia generale della Riunione Adriatica di Sicurtà diretta proprio da Seismit-Doda, era uno studioso particolarmente attento al problema dello sviluppo dei commerci in relazione alle città-porto e ai porti franchi e al loro ruolo geografico. La nomina di Costantini come professore a Venezia univa così competenze e saperi tecnico-economici a scelte di carattere istituzionale e politico: già nel 1848 si era impegnato attivamente per dimostrare al governo piemontese come l'unione di Trieste e di Venezia al futuro Regno d'Italia fosse giustificata da ragioni di geografia economico-politica e dagli indubbi vantaggi che il Piemonte ne avrebbe ricavati¹⁷. Nella *Memoria sulle condizioni politiche ed economiche della città di Trieste* del 1866¹⁸ scritta per essere portata all'attenzione di Bettino Ricasoli¹⁹, Costantini aveva dedicato poi ampio spazio ad un'analisi della politica economica del governo asburgico che, pur aumentando la produzione e il movimento commerciale e diminuendo il debito pubblico, stava ripercuotendosi negativamente sulla finanza triestina e sul ruolo delle compagnie di

"Mediterranea. Ricerche storiche", vol. 43, 2018, pp. 301-314 e *Dal 1847 al 1868: la fondazione della Scuola di commercio e la politica internazionale austriaca e italiana nell'Adriatico*, in *I rapporti internazionali nei 150 anni di storia di Ca' Foscari*, a cura di R. CAROLI e A. TRAMPUS, Venezia, Edizioni Ca' Foscari - Digital Publishing, 2018, pp. 31-48.

14. G. FAVERO, *L'insegnamento delle discipline aziendali a Venezia dalla Scuola superiore di commercio all'Università Ca' Foscari*, in D. MANTOAN, S. BIANCHI (a cura di), *30+ anni di aziendalisti in Laguna*, pp. 21-35, in particolare p. 23.

15. V. RAVÀ, *Ebrei in Venezia*, «L'Educatore Israelita. Giornale mensile per la storia e lo spirito del giudaismo», XIX, Vercelli, 1871, p. 142.

16. Sulla figura di Seismit-Doda conviene ancora rimandare all'ampia biografia di L. SANZIN, *Federico Seismit-Doda nel Risorgimento*, Bologna, Cappelli, 1950.

17. A. MILLO, *Trieste 1830-1870: From Cosmopolitanism to the Nation*, in L. COLE (ed.), *Different Paths to the Nation. Regional and National Identities in Central Europe and Italy 1830-70*, New York, Palgrave Macmillan, 2007, pp. 73-74.

18. R. COSTANTINI, *Memoria sulle condizioni politiche ed economiche della città di Trieste*, Firenze, Barbera, 1866.

19. G. SAPELLI, *Trieste italiana, mito e destino economico*, Milano, FrancoAngeli, 1990, p. 56.

assicurazione. La sua difesa dell'autonomia finanziaria delle compagnie assicurative, soprattutto triestine, passava attraverso una denuncia netta della pretesa bilateralità dell'atto di dedizione di Trieste all'Austria che era a fondamento della condizione giuridica della città, e che ora veniva portato all'attenzione di Bettino Ricasoli.

Altrettanto significativo è il nome di un altro professore entrato a far parte del gruppo fondatore di Ca' Foscari, questa volta attraverso un concorso svolto nel novembre 1868, e cioè l'istriano Carlo Combi, andato ad occupare la cattedra di diritto civile. Dotato di spiccati interessi storici e geografico-politici, Combi avrebbe profuso il suo impegno a Ca' Foscari soprattutto come giurista e civilista e avrebbe messo in atto l'idea della città-porto come luogo di negoziazione e di sintesi attraverso le istituzioni pubbliche, divenendo anche assessore alla Pubblica Istruzione del Comune di Venezia nel biennio 1878-1879. Proprio Combi si sarebbe speso non solo per delineare una strategia internazionale della questione adriatica da considerare storicamente come il bacino naturale di Venezia dinanzi alle pretese dell'Austria-Ungheria e della Confederazione germanica²⁰, ma si sarebbe impegnato in prima persona per lo sviluppo delle relazioni con l'Adriatico orientale e l'area balcanica, caldeggiando ad esempio l'introduzione dell'insegnamento della lingua rumena a Ca' Foscari nella prospettiva storica secondo cui «Venezia ha reso veneziano tutto l'Adriatico»²¹.



Fig. 7 Trieste e il suo porto industriale, 1950 (Biblioteca IRCI, Trieste)

20. G. STEFANI, *Il problema dell'Adriatico nelle guerre del Risorgimento*, Udine, Del Bianco, 1965, pp. 76-85.

21. M. BERENGO, *Le origini dell'insegnamento di filologia romanza a Ca' Foscari*, cit., p. 17.

Ai casi di Trieste e Fiume, che nella logica di sistema rappresentano storicamente i modelli di confronto più immediati con Venezia, si è ritenuto di affiancare quello di Pola, che offre a partire dalla metà dell'Ottocento un'esperienza che per certi aspetti è straordinaria ma per altri si integra nel quadro che è stato tracciato. Pola, città-porto di origine romana, già veneta poi definitivamente austriaca con la Restaurazione, assume infatti nel corso dell'Ottocento le caratteristiche di un'area economica speciale per le sue funzioni di porto e di cantiere navale militare, presentando un raggio utile di 5 chilometri con opere murarie e fortificazioni distribuite fra due cinte e con una serie di conseguenze sociali, istituzionali, linguistiche e culturali dovute alla presenza di una guarnigione di 18.000 uomini di varia nazionalità che si avvicendavano ogni 7 mesi. Come hanno mostrato gli studi di Ivana Venier e Diego Caltana²², infatti, l'esperienza della trasformazione urbana e portuale di Pola non solo incide profondamente nel tessuto geografico e sociale preesistente, ma appare anche gravido di conseguenze nella storia della sua organizzazione economica e politica del secolo successivo, tanto nel periodo dell'amministrazione italiana quanto in quello dell'amministrazione jugoslava²³.

E' interessante notare entro una logica di lungo periodo – e questo è un ulteriore risultato del progetto di ricerca – la tendenza costante nel riaffiorare delle preoccupazioni sulla “tenuta” del sistema adriatico della città-porto, e poi dei porti franchi, non solo dinanzi alle grandi crisi economiche ma soprattutto di fronte al cambiamento degli equilibri internazionali e alla nazionalizzazione degli spazi marittimi, come al tempo della Restaurazione, all'indomani dell'unità d'Italia e della perdita del Veneto da parte dell'Austria, nel passaggio di Trieste e Fiume all'amministrazione italiana dopo il primo conflitto mondiale, e dopo la fine del secondo conflitto mondiale²⁴.

22. D. CALTANA, I. Venier, *Pola austriaca, italiana e jugoslava: sviluppo e significato di una città militare (1850-1991)*, in «Città & Storia», 2 (2013), pp. 331-355.

23. Cfr. I. VENIER, *Il riuso delle aree militari dismesse: la questione di Pola. Quale ruolo per forme di pianificazione effimera?*, Milano, FrancoAngeli, 2012.

24. Si riferiscono a questi passaggi chiave una serie di opuscoli conservati presso la biblioteca dell'IRCI sul sistema e sul destino dei porti dell'alto Adriatico di cui si pubblicano le immagini in questo saggio. Per un quadro delle problematiche della regione nella prima metà del Novecento si veda M. HAMETZ, *Making Trieste Italian 1918-1954*, Suffolk, Boydell Press-Royal Historical Society, 2005.

Una storia adriatica globale nel Settecento: Antonio Rossetti de Scander e il rosolio di Trieste tra Fiume, Venezia e New York

David DO PAÇO

Nel XVIII secolo, il rosolio divenne una delle bevande capaci di rappresentare meglio lo sviluppo della città di Trieste e la riorganizzazione traffici commerciali nell'Adriatico. Simboleggiava il successo della Casa d'Austria nel Mediterraneo, basato sulla creazione dei porti franchi di Fiume, Porto-Re, Trieste e Vinodol e l'integrazione delle città dell'Austria Interiore (Innerösterreich) come Graz e Lubiana nell'economia mediterranea. Tale successo riflette una diplomazia che aveva permesso all'impero ottomano di essere associato al progetto degli Asburgo e un controllo più o meno efficace della guerra di corsa mediterranea. Il rosolio di Trieste, che si impose sui concorrenti di Torino e Ferrara negli anni Settanta del Settecento, era anche il risultato della circolazione di prodotti, conoscenze e persone. La sua storia è quella delle reti e della mobilità alimentate da una costante immigrazione proveniente da tutto il bacino del Mediterraneo e dall'Europa centrale¹.

Tra gli uomini che promossero la produzione e il commercio del rosolio a Trieste c'era Antonio Rossetti de Scander. Nato a Fiume nel 1722 da Giovanni Battista – ufficiale di marina della Repubblica di Venezia passato al servizio di Carlo VI - , ebbe una carriera folgorante. Nobilitato nel 1775 per il suo contributo allo sviluppo commerciale della città, entrò nel Consiglio dei Patrizi poco dopo, come fecero i figli Giovanni, conte e console di Modena, e Giuseppe Domenico, console di Genova. Sua moglie, Orsola Perinello pure di famiglia di origini venete, rilevò la fabbrica di rosoli, che sopravvisse fino all'inizio del XIX secolo, nonostante la concorrenza particolarmente forte². Tra i documenti che il celebre avvocato e uomo di lettere Domenico Rossetti de Scander conservò sui suoi genitori Antonio e Orsola vi sono anche la composizione dei rosoli (un elenco di ricette dei rosoli prodotti dalla fabbrica di famiglia), alcune etichette delle bottiglie e una lista dei prezzi. Questi documenti, che si trovano in una raccolta di atti notarili e documenti ufficiali, testimoniano l'origine non nobile della famiglia. Sono il ricordo del successo economico che aveva portato all'a-

1. Cfr. *Storia economica e sociale di Trieste. La città dei traffici 1719-1918*, a cura di R. FINZI, G. PANJEK, L. PANARITI, Trieste, Lint, 2003, e D. DO PAÇO, *Trieste: Les horizons d'une ville centre-européenne*, in «Monde(s). Histoire, Espaces, Relations», 14 (2018), pp. 71-96.

2. A. CRATEY, *Perigrafia dell'origine dei nomi imposti alle androne, contrade e piazze di Trieste che servir può d'aggiunta alla Cronica del P. Ireneo della Croce*, Trieste, Weis, 1808, p. 291.

scesa sociale dei Rossetti de Scander in quanto partecipi della gloria di Trieste e della Casa d'Austria.³

Attraverso gli archivi privati della famiglia Rossetti de Scander è quindi possibile scrivere una storia globale del rosolio di Trieste e delle relazioni che legavano alla metà del Settecento Venezia, Fiume e Trieste⁴. Questa storia è prima di tutto quella della costruzione di un nome – il «rosolio di Trieste» – sostenuta dal progetto economico della corte di Vienna che intendeva difendere gli interessi dei commerci triestini in un mercato che andava dall'Adriatico all'Atlantico. È anche una storia trans-imperiale della circolazione e delle migrazioni nel mare Adriatico che riflette una nuova geografia regionale risultante dai trattati di pace e commercio di Passarowitz, da cui derivarono anche le patenti del 15 e 18 marzo 1719 con le quali l'imperatore Carlo VI istituì i porti franchi asburgici nell'Adriatico. Infine, è una storia urbana che accompagna la riconfigurazione degli spazi cittadini, l'ascesa di una nuova élite e l'affermazione di un nuovo sistema di mecenatismo nella città di Trieste

La nascita di una denominazione alimentare

La nascita della denominazione «rosolio di Trieste» s'inscrive in quella politica economica degli Asburgo definita «cameralista». Lo scopo del cameralismo era innanzitutto quello di sviluppare proprietà patrimoniali appartenenti alla famiglia imperiale, che includeva, ad esempio, la contea di Gorizia. La creazione del porto franco di Trieste nel 1719 fu seguita dalla messa in funzione di nuove istituzioni direttamente controllate da Vienna, che gradualmente ridussero il potere del comune. Questa affermazione dell'autorità di Carlo VI, di Maria Teresa e poi di Giuseppe II e Leopoldo II si presentava come legittima perché avrebbe garantito la prosperità dei territori in cui si affermava attraverso l'invito fatto ai mercanti e agli artigiani d'Europa e del Mediterraneo di trasferire le proprie attività a Trieste e Fiume⁵.

Questo trasferimento di attività era ovviamente anche un trasferimento di competenze e segreti industriali. La ricetta del rosolio era contenuta nei libri di medicina e nei libri di cucina fin dall'inizio del XVIII secolo. Era essenzialmente un vino distillato con acqua di rose a cui venivano aggiunti acqua e zucchero.

3. Archivio Diplomatico di Trieste, Fondi privati; Archivio di Domenico Rossetti de Scander (d'ora in poi ADRS).

4. E qui vorrei ringraziare sentitamente il Conte e la Contessa Rossetti de Scander per la loro ospitalità e generosità.

5. E. FABER, *Litorale Austriaco. Das Österreichische und kroatische Küstenland 1700-1780*, Trondheim-Graz, : Historisk Institutt/Steiermarkisches Landesarchiv, 1995.

Gradualmente, l'aggiunta di altri frutti e piante permise di ampliare il ventaglio dei gusti, tanto che nel 1794 la «Fabbrica di Rosolij» di Antonio Rossetti offriva ben 87 prodotti diversi⁶. Nel 1784, Pietro Giuseppe Macquer descriveva così il rosolio: «una bevanda composta di spirito di vino, di acqua, di zucchero e di materie vegetali oleose, gommose, o spanocce combinate colle oltre droghe in quella giusta proporzione e forza, onde risulti un liquore spiritoso d'un odore, sapore, e colore simile della sostanza, colla quale si forma»⁷. Tuttavia, il rosolio di Torino rimaneva il prodotto più ricercato nella prima metà del secolo e fu solo con l'arrivo del ferrarese Giacomo Balletti che Trieste, dal 1737, ebbe la sua prima manifattura di rosolio. Nel 1797, l'antica fabbrica di Giacomo Balletti produceva 200.000 fiaschi all'anno, e la fabbrica di Giuseppe Casalli 150.000, contro i 14.000 della fabbrica diretta da Antonio e Orsola Rossetti de Scander⁸.

La crescita della produzione di rosolio a Trieste fu accompagnata da una politica fiscale favorevole nei territori governati dalla Casa d'Austria. Nel 1780, Maria Teresa estese l'esenzione fiscale per l'esportazione di vino da Trieste al rosolio e alla birra. Ciò avrebbe dovuto non solo facilitare il commercio, ma anche consentire ai produttori di generare più reddito che poi avrebbero potuto investire nella gestione della città. Dal momento, poi, che Vienna con i suoi 200.000 abitanti era un mercato considerevole, nello stesso anno Maria Teresa fissò la tassa sul rosolio a 3 fiorini per 10 litri, secondo una tassazione allineata con quella della grappa. Anche le tariffe doganali in Boemia vennero riviste e il rosolio di Trieste venne tassato a 12 kreuzer per 10 litri, contro 24 kreuzer per il rosolio ordinario. Nel 1804, l'esportazione di rosolio da Trieste a Vienna e al Regno d'Ungheria venne totalmente detassato. Così, all'inizio del XIX secolo, la redditività dei produttori di rosolio attirò investitori viennesi a Trieste. Anton Würth rilevò l'antica fabbrica di Giacomo Balletti e la trasformò in un'azienda moderna. Pertanto, il commercio del rosolio sostenne l'integrazione dei vari territori governati dalla Casa d'Austria attraverso la circolazione del prodotto, l'armonizzazione delle tariffe doganali e le strategie di investimento⁹.

6. ARDS, 57.02, fol. 10r.

7. P. G. MACQUER, *Dizionario di chimica*, vol. VII, Pavia, Monastero di San Salvatore, 1784, p. 27.

8. Cfr. *Il mentore perfetto di negozianti, ovvero guida sicura de' medisimi ed istruzione, per rendere ad essi più agevoli, e meno incerte le loro speculazioni*, vol. 5, Trieste, Wage, Fleis et comp., 1797, p. 335.

9 G. M. MAINATI, *Croniche ossia Memorie storiche sacro-profane di Trieste cominciando dall'XI secolo sino a' nostri giorni*, vol 5., Venezia, Picotti, 1818, pp. 5-6; G. AGAPITO, *Compiuta e distesa descrizione della fedelissima città e porto-franco di Trieste*, Vienna, A. Strauss, 1834, p. 201.



Fig. 1 Etichetta per bottiglia della fabbrica di rosolio di Antonio Rossetti
(Archivio Rossetti de Scander, Trieste)

In questo senso, Antonio Rossetti de Scander dimostrò un vero patriottismo economico come testimoniano le etichette delle sue bottiglie. L'aquila bicipite vi era rappresentata sullo stemma della Casa d'Austria, dove venivano evocati tutti i territori posti sotto il suo governo. Il resto dell'etichetta conteneva le iniziali del produttore, «A. R.», e il nome del prodotto, in questo caso *Rosolio di vaniglia bianca* o *Rosolio di calamo aromatico*¹⁰. Gli 87 tipi di rosoli prodotti dall'azienda sono classificati in cinque categorie di qualità e prezzo diversi: "sopra fini" come "Acqua turca o Maraschino" (tra i 36 e 51 kreuzer), "Fini" come "Fior d'Arancio o Vaniglia bianca" (tra i 30 e 36 kreuzer), "Fini comuni" come "Caffè e Limoncello" (24 kreuzer), "Sotto comuni" come "Finocchio o Mandorle amare" (20 kreuzer) e "Ordinari" come "Cedro o Portogallo" (17 kreuzer). Alcuni rosoli, come il Persico, potevano appartenere a categorie diverse a seconda della qualità degli ingredienti e del grado di raffinamento della singola bottiglia¹¹.

La diversità degli ingredienti utilizzati dalla fabbrica di Antonio Rossetti de Scander indica una grande varietà di prodotti provenienti dall'Europa centrale, dall'Adriatico e dal mondo ottomano. La menzione, per esempio, del «caffè di Francia» nella produzione del rosolio al caffè rivela le connessioni di Trieste e l'Adriatico con l'America latina attraverso il commercio coloniale francese che aveva il suo centro nel porto di Bordeaux¹². Il caffè transitava quindi verso Marsiglia da dove raggiungeva l'Adriatico e il porto di Trieste. I prodotti trasformati venivano poi riesportati nell'Europa continentale e, passando nel Mediterraneo, verso la penisola iberica, le reggenze mediterranee di Algeri, Tunisi e Tripoli, ma anche nell'impero ottomano attraverso le reti commerciali triestine ad Alessandria, Il Cairo e Smirne¹³. Poi, negli anni Venti dell'Ottocento, Lorenzo Da Ponte - che aveva sposato nel 1790 la figlia di un mercante inglese con base a Trieste - scrisse da New York che: «Quasi in ogni città [americana] si trovano i vini, e l'uva della Sicilia; l'olio, l'ulive, e le sete di Firenze; il marmo di Carrara; le catenelle d'oro di Venezia; il cacio di Parma, i cappelli di paglia di Livorno, le corde di Roma, e di Padova; i rosolj di Trieste, la salsiccia di Bologna, e fino i maccheroni di Napoli»¹⁴.

10 ARDS, 57.02, fol. 11r, 12r. Questi documenti sono stati pubblicati già in D. ROSSETTI, *Scritti inediti*, a cura di C. PAGNINI, Udine, Del Bianco, 1944, vol. 1, tav. fuori testo di p. 16.

11 ARDS, 57.02, fol. 10.

12 ARDS, 57.02, fol. 1-9.

13 A. L. von SCHLÖZER, *Stats-Anzeigen*, vol. 4, Göttingen: Vandenhoecks, 1784, p. 128

14 L. DA PONTE, *Memorie di Lorenzo Da Ponte, da Ceneda*, vol. 3, New York, John H. Turney, 1830, p. 7.



Fig. 2 Elenco delle tipologie di rosolio di Antonio Rossetti
(Archivio Rossetti de Scander, Trieste)

Per quanto riguarda l'esportazione nell'impero ottomano, era addirittura doppia dal momento che le bottiglie di rosolio dovevano essere fatte in vetro di Boemia, che era particolarmente ricercato tra i mercanti ottomani. Questo obbligo giuridico rappresentava ancora una volta il desiderio di integrazione del mercato e l'identità asburgica della denominazione «rosolio di Trieste». Tuttavia, il contrabbando spesso portava i produttori triestini ad utilizzare il vetro di Murano¹⁵.

Un mare Adriatico trans-imperiale

La storia del rosolio di Trieste è la storia dei soggetti trans-imperiali che si evolvono, tra gli altri, tra i territori governati dalla Casa d'Austria, l'Impero Ottomano e lo Stato da Mar Veneto¹⁶. L'esempio di Giacomo Balletti fu infatti seguito da molti mercanti greci. Il cronista triestino Giuseppe Maria Mainati - nipote di un mercante ortodosso di Zante che si era stabilito a Trieste nel 1734 - fece addirittura dell'arrivo a Trieste nel 1762 di Panagiotti Seglestino «con la sua famiglia d'Arta nell'Epiro» uno dei momenti fondanti della prosperità commerciale del porto franco, dove questi impiantò la sua fabbrica di rosoli. «Si diede a frequentate due volte all'anno la fiera di Graz, ove riuscì felicemente nella vendita di questo suo prodotto, e nell'acquisto di qualunque articolo della Germania, per ispedirlo nell'Epiro», aggiungeva poi¹⁷. Mainati non esitava a citare molti mercanti ortodossi che erano venuti a Trieste per beneficiare del florido mercato delle bevande come il *caffettiere* Teodoro Pedratto de Santa-Maura, che nel 1748 trasferì la sua attività da Napoli a Trieste: «egli aprì una ricca ed elegante caffetteria in piazza grande (...), questa fu la prima caffetteria che si aprisse in Trieste»¹⁸.

Lo stesso Antonio Rossetti de Scander era strettamente associato alle reti di mercanti greci nell'Adriatico¹⁹. Suo padre Giovanni Battista aveva sposato Da-

15. D. ANDREOZZI, *Croissance et économie licite, illicite et informelle à Trieste au XVIII^e siècle*, in M. FIGEAC-MONTHUS e C. LASTÉCOUÈRES (a cura di), *Territoires de l'illicite : ports et îles de la fraude au contrôle (XVI^e-XX^e s.)*, Paris, Armand Colin, 2012, p. 184; M. DOGO, *Merchants Between Two Empires. The Ottoman colonies of Trieste in the XVIIIth century*, in «*Études balkaniques*», 3-4 (1997), pp. 85-96.

16. E. N. ROTHMAN, *Brokering Empire: Trans-Imperial Subjects Between Venice and Istanbul*, Ithaca, Cornell University Press, 2011.

17. MAINATI, *Croniche* vol. 4, p. 289.

18. MAINATI, *Croniche* vol. 4, p. 257. Più ampiamente D. DO PAÇO, *La création de la communauté grecque orientale de Trieste par Giuseppe Maria Mainati (1719-1818)*, in V. ASSAN, B. HEYBERGER e J. Vogel (a cura di), *Minorités en Méditerranée au XIX^e siècle. Identités, identifications, circulations*, Rennes, PUR, 2019, p. 25-44.

19. O. KATSIARDI-HERING, *La presenza dei greci La presenza dei greci a Trieste. La comunità e l'attività economica (1751-1830)*, Trieste, Lint, 2019.

niela Gini a Corfù nel 1714 prima di trasferirsi a Fiume. Daniela affermava di essere discendente di Giorgio Castriota e la sua famiglia contava molti 'agenti dell'impero' albanesi che avevano circolato nel Mediterraneo per tutta l'età moderna²⁰. A Trieste, Antonio non esitò ad offrire il suo sostegno ai greci orientali dopo le tensioni nella comunità della nazione greca nel 1780²¹. Nel 1782, grazie ad un ingegnoso accordo finanziario, vendette una proprietà che possedeva sul lungomare, di fronte alla sua casa, ad Apostolo Zograffo, per la costruzione della nuova chiesa greca orientale di San Nicolò. Nel 1785 fu coinvolto anche il suocero Domenico Perinello, che vendette alla comunità il terreno su cui si sarebbe costituito il cimitero di San Nicolò. In una certa misura, Antonio Rossetti de Scander subentrò addirittura a Cristoforo Mamuca della Torre, altro discendente triassico di Giorgio Castriota, come protettore dei greci a Trieste²².

Le alleanze e il patrocinio della famiglia Rossetti de Scander erano comunque più ampie. Nel 1751, il padrino di Giuseppe Domenico fu Antonio Grassi, uno dei direttori dell'ex Compagnia Orientale per la quale lavorava Giovanni Battista²³. Nel 1780, Giuseppe Domenico divenne Console Generale di Genova a Trieste mostrando la capacità della famiglia, dopo tre generazioni, di riattivare i legami con la sua città d'origine. Nel 1798, la base sociale di Giuseppe Domenico si ampliò nuovamente attraverso il matrimonio con Maria Teresa Tserclaes, vedova di un amministratore dei Paesi Bassi austriaci. Questo matrimonio faceva parte di un lungo riavvicinamento, iniziato negli anni Settanta del Settecento, tra gli ambienti finanziari di Anversa e i mercanti triestini. I testimoni di nozze rivelano tutta la portata di questa unione poiché tra loro vi erano l'amministratore dell'imperatore Francesco II a Namur e il Console Generale d'Austria nella Dalmazia veneziana²⁴.

20. N. MALCOLM, *Agents of Empire: Knights, Corsairs, Jesuits and Spies in the Sixteenth Century Mediterranean World*, Oxford, Oxford University Press, 2015; sulla genealogia di Antonio Rossetti e Orsola Perinello si vedano le ricerche fatte da O. DE INCONTRERA, *Note esplicative sull'albero genealogico dei Conti Rossetti de Scander*, in ROSSETTI, *Scritti inediti*, vol. 1, cit., pp. 151-169.

21. M. DOGO, *A Respectable Body of Nation?: Religious Freedom and High-risk Trade: The Greek Merchant in Trieste, 1770-1830.*, «The Historical Review/La Revue Historique», 7 (2011), pp. 199-211.

22. MAINATI, *Croniche*, vol. 5, p. 15-16 et D. DO PAÇO, *Une collaboration économique et sociale: consuls et protecteurs des marchands ottomans à Vienne et à Trieste au XVIIIe siècle*, in «Les Cahiers de la Méditerranée», 98 (2019), pp. 57-74.

23. ARDS, 49.1, fol. 43r.

24. ARDS, 49.1, fol. 49r-51r.



Fig. 3 Etichetta per bottiglia della fabbrica di rosolio di Giacomo Balletti
(collezione D. Cafagna, Trieste)

Questo ampliamento delle reti corrisponde alla diversificazione delle attività economiche della famiglia. Per Antonio, la produzione di rosoli era solo il mezzo per generare profitti sufficienti da reinvestire nel commercio e nella proprietà fondiaria e quindi partecipare al governo della città. La patente di Maria Teresa del 1775, per giustificare il titolo di Nobile de Scander, non si basava tanto sulle origini della famiglia quanto piuttosto sul contributo di Antonio alla prosperità della città. Antonio divenne direttore della Borsa nel 1777, il suo titolo nobiliare divenne ereditario nel 1779. Nel 1788, a otto anni dall'ingresso nel Consiglio

dei patrizi, ricevette l'incarico di consigliere imperiale per il commercio e divenne così uno dei più stretti consiglieri del governatore e dell'amministrazione di Giuseppe II a Vienna²⁵. Tuttavia, all'inizio degli anni Novanta del Settecento, le attività della fabbrica risultavano in decrescita. Tale decrescita dimostra che era ormai difficile far fronte alle economie di scala realizzate dai suoi concorrenti, e che la produzione di rosolio andava concentrandosi nelle mani dei maggiori produttori, come l'antica fabbrica di Giacomo Balletti sotto la direzione di Würth.

Tra la città e il porto franco

La storia del rosolio di Trieste e l'attività della famiglia Rossetti di Rossetti aiutano, infine, a comprendere meglio le trasformazioni delle città adriatiche in seguito agli sconvolgimenti geopolitici causati dal trattato di Passarowitz del 1718. Situata nel Borgo Teresiano alla fine della Contrada nuova, la fabbrica di Antonio e Orsola concorse all'espansione urbana di Trieste, alla bonifica delle saline e alla trasformazione delle infrastrutture economiche. Posta vicino all'antico collettore salino costruito nel Canal Grande nel 1756, la fabbrica aveva accesso diretto alle imbarcazioni che le fornivano materie prime e che a loro volta caricavano le bottiglie che produceva. A sud del Borgo Teresiano, si trovava situata, a partire dagli anni Ottanta del Settecento, tra le chiese greco-ortodossa e illirica di San Spiridione e San Nicolò, ma anche vicino alle principali istituzioni commerciali, politiche e culturali di Trieste²⁶. Questa geografia è anche quella della *governance* della città in cui i mondi del commercio, dell'amministrazione e del patriziato si incontravano, si mescolavano e talvolta si univano, come nella famiglia Rossetti de Scander.²⁷

Nella Contrada nuova, la fabbrica era integrata nel complesso immobiliare della famiglia Rossetti de Scander. La casa era stata costruita nel 1767 e, come in altri casi, riuniva le attività economiche, sociali, politiche e religiose della famiglia²⁸. Oltre alla fabbrica, c'erano una serie di magazzini organizzati attorno a un cortile interno che era funzionale ad un'azienda familiare diversificata. Alloggi in affitto erano disponibili anche per i mercanti. Antonio e Orsola, Giovanni Domenico, Giuseppe e le loro rispettive famiglie avevano i loro appartamenti e uffici in un'altra parte dell'edificio. Ricevevano lì i loro clienti e impiegati sia come

25. ARDS, 49.1, fol. 3r, 26r-26v, 27r.

26. CRATEY, *Perigrafia*, cit.

27. *Europäische Aufklärung zwischen Wien und Triest. Die Tagebücher des Gouverneurs Karl Graf von Zinzendorf 1776-1782*, 4 vol., a cura di G. KLINGENSTEIN, E. FABER e A. TRAMPUS, Wien, Böhlau, 2009.

28. DO PAÇO, *Une collaboration économique et sociale*, cit., 71-72.

patrizi sia come consoli di Genova e Modena, e ricevettero persino il Granduca di Toscana nel 1776 e il re di Napoli nel 1782²⁹. Nel 1772 una parte della casa fu dedicata alla Cappella della Visitazione della Vergine per le sepolture e le pratiche religiose della famiglia e dei suoi clienti abitanti nel quartiere. La cappella fu chiusa nel 1782 seguendo la politica di secolarizzazione di Giuseppe II: ma non fu un caso che lo stesso anno, proprio davanti a casa sua, Antonio avesse venduto il terreno dove i Greci orientali avrebbero progettato di costruire San Nicolò. Questo fu il suo un modo per mantenere il patrocinio sulle anime del vicinato, cattolico o ortodosso che fosse.

La storia della chiesa di San Nicolò ci consente anche di comprendere la competizione simbolica che i produttori di rosolio facevano all'interno dello spazio urbano. Nel 1588 era stata costruita una prima cappella cattolica di San Nicolò nelle saline. Con la costruzione del Borgo Teresiano, tale cappella si ritrovò all'incrocio della Contrada nuova, di Sant'Antonio e di Santa Caterina. Fu consacrata come chiesa nel 1656 e la confraternita che la prese in carico svolse un ruolo importante nel servizio dei marinai e delle loro famiglie, fornendo doti per le figlie e una pensione per le vedove e gli invalidi. Tuttavia, la posizione della chiesa rappresentava un vincolo alla razionalizzazione dello spazio del Borgo Teresiano e alle ambizioni di Giacomo Balletti che la acquistò e la distrusse nel 1772³⁰. La data coincide con l'inaugurazione della Cappella della Visitazione della Vergine di Antonio Rossetti, sostituita poi dalla costruzione del nuovo San Nicolò, che egli sostenne sia per interesse personale che per dovere di patrizio. Il San Nicolò degli ortodossi riprendeva in parte la missione di quelle cattoliche, garantendo in particolare un aiuto spirituale e temporale ai marinai. Allo stesso modo, Antonio Rossetti de Scander partecipava all'emergere di un nuovo municipalismo triestino, rappresentato in particolare dal figlio Domenico dopo l'occupazione francese del 1809-1813³¹.

La storia del rosolio di Trieste, studiata alla luce degli archivi della famiglia Rossetti de Scander, ci invita dunque a considerare in primo luogo il ruolo della monarchia asburgica nello sviluppo dell'Adriatico e più in generale del Mediterraneo nel XVIII secolo. Le reti che derivarono e sostennero il commercio del rosolio si stavano liberando dalla distinzione tra mare e continente, per disegnare un'area euro-mediterranea che si composa ma anche integrata. Queste reti esistevano in quanto erano il prodotto della mobilità e delle opportunità economiche e sociali

29. *Die Tagebücher des Gouverneurs Karl Graf von Zinzendorf*, a cura di KLINGENSTEIN, FABER, TRAMPUS, cit., vol. 2, p. 70; MAINATI, *Croniche*, vol. 5, p. 54.

30. CRATEY, *Perigrafia*, pp. 181-182.

31. DO PAÇO, *La création de la communauté grecque orientale*, pp. 37-38.

per gli attori che le generavano e le percorrevano. Alla fine del XVIII secolo, la famiglia Rossetti de Scander era sia trans-imperiale sia parte della monarchia asburgica e la città di Trieste. Ciascuna di queste scale comportava lo sviluppo di strategie differenziate ma coordinate: lette insieme, illustrano il processo di globalizzazione dell'Adriatico. In secondo luogo, nel momento in cui la ricerca storica su Trieste sta vivendo un forte rinnovamento, l'esempio della famiglia Rossetti de Scander e il commercio del rosolio in cui era coinvolta ci permettono di confutare una distinzione arbitraria tra la città e il porto franco, per immaginare lo spazio urbano triestino a partire dai suoi attori e non esclusivamente dagli archivi amministrativi. Infine, la storia del rosolio di Trieste è profondamente legata ad un'Europa aperta a tutto lo spazio mediterraneo e a quei network che, indipendentemente dalla loro natura, contribuirono alla sua prosperità.

Venezia «dopo Venezia»: funzioni e immagini delle città porto tra età napoleonica e austriaca

Giulia DELOGU

Il porto franco: istituzioni e narrazioni

La natura diede molto a Venezia per l'esercizio del più fiorito commercio, di quel commercio, cui questa singolare città deve la sua nascita ed il suo ingrandimento: ma S. M. I. e R. ha voluto anche darle quanto poteva dipendere dalle più liberali istituzioni, onde non fosse equivocata la sua primazia commerciale sopra tutti i porti dell'Adriatico. Il porto-franco fu eretto: stabilimento il più benefico, reso dalle circostanze necessario, ed in vano da lungo desiderato dai Veneziani¹.

Nella ricostruzione delle funzioni e dell'immagine di Venezia «dopo Venezia» nello spazio adriatico e istro-veneto, ma anche a livello internazionale, centrale appare la questione del porto franco, istituito per la prima volta da Napoleone, e precisamente il 25 aprile 1806, limitatamente all'Isola di San Giorgio. Il provvedimento fu salutato come un vero e proprio «risorgimento»². Nel profluvio di testi celebrativi prodotti a Venezia nel periodo napoleonico si sottolineava come la 'risorta' Venezia venisse, ancora una volta, aperta al commercio³ e come «i porti adriatici» fossero nuovamente «sicuro ingresso della navigazione»⁴. Nelle accurate descrizioni della visita dell'Imperatore nel 1808, poi, non si mancò di sottolineare la concretezza del «buon governo» napoleonico e il genuino interesse manifestato dall'Imperatore, esplicitato nell'aver visitato «i luoghi più adatti a fortificazioni e a miglioramenti della città»: dal Lido ai murazzi di Pellestrina e Chioggia e a Malamocco⁵.

1. «Giornale italiano», 25 agosto 1809, p. 948.

2. *Adria risorta [...] in segno di esultanza dal Commercio Veneto*, Venezia, Tip. Albrizzi, 1806

3. *Napoleone il Grande al Tempio della Immortalità. Omaggi della città di Venezia*, Venezia, nella Stamperia di Vincenzo Rizzi, 1806, p. 10.

4. *Degli spettacoli e feste datesi in Venezia in occasione della venuta, dimora, e partenza di S.M.I. e R. Napoleone*, Venezia, nella Stamperia Vitarelli, 1808, pp. 23-24

5. *Descrizione delle feste celebrate in Venezia per la venuta di S.M.I.R. Napoleone il Massimo imperatore de' Francesi re d'Italia protettore della Confederazione del Reno data al pubblico dal cavaliere abate Morelli regio bibliotecario*, Venezia, nella Tipografia Picotti, 1808, pp. 18-25



Fig. 1 Descrizione delle feste celebrate in Venezia per la venuta di S.M.I.R. Napoleone il Massimo, 1808

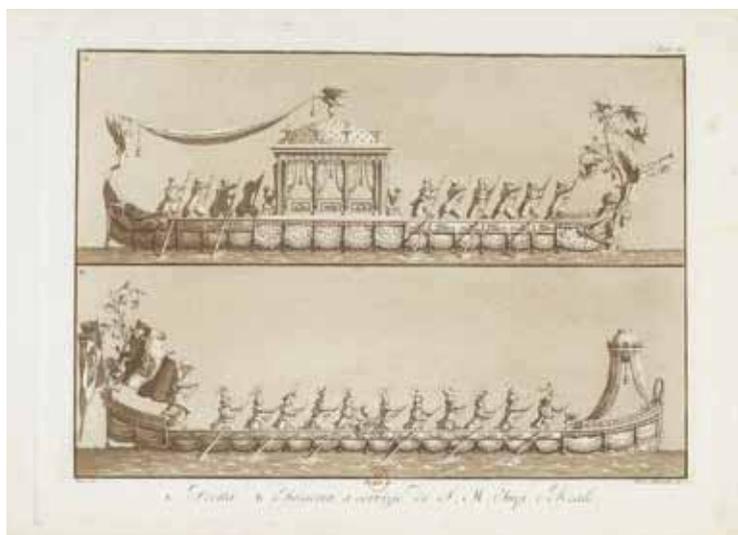


Fig. 2 Descrizione delle feste celebrate in Venezia per la venuta di S.M.I.R. Napoleone il Massimo, 1808

I provvedimenti presi, nell'intenzioni di Napoleone, si sarebbero dovuti tradurre in un ampio programma di riprogettazione di Venezia a livello istituzionale, con la creazione del porto franco e la messa in funzione di organi quali la Camera di Commercio. Era però coinvolto anche il livello dell'immaginario, con appunto la ricca produzione testuale celebrativa e l'inserimento nel tessuto cittadino di nuovi simboli, tra cui spiccava una colossale statua dell'Imperatore. Infine, si pensava di toccare la configurazione urbanistica stessa di Venezia, intervenendo in zone nevralgiche per il buon funzionamento e la sicurezza del porto franco. Venezia insomma sarebbe stata intesa come porto di transito (sul modello di Genova o Trieste), come snodo logistico, e non più come città-emporio nella quale commercio e manifatture interne dovevano convivere secondo gli antichi costumi⁶.

Il progetto commerciale napoleonico, poi, non era limitato alla sola Venezia e ai territori ex-veneti. Era anzi un tentativo su larga scala di controllo politico ed economico dei mari a livello globale. Mentre infatti veniva deliberata la istituzione del porto franco, si decideva anche di conservare quello di Genova e si rifiutava di concedere nuovamente a Marsiglia le franchigie abolite in età rivoluzionaria. Questi eventi, solitamente studiati come casi separati, erano in realtà parte di un unico piano da cui idealmente sarebbero dovuti risultare un territorio uniforme e un mare libero (sotto il predominio francese e non più inglese)⁷: venivano eliminati stati di privilegio ed eccezionalità come i porti franchi *tout court* sul modello di Marsiglia, ma al contempo si prevedeva la creazione di un sistema di *entrepôts* (zone franche) sul modello di Genova⁸, all'interno di una serie di porti che dal Mediterraneo avrebbero dovuto abbracciare poi l'Atlantico ed in particolare i Ca-

6. M. COSTANTINI, *Porto navi e traffici a Venezia 1700-2000*, Venezia, Marsilio, 2004.

7. Il disegno napoleonico sugli *entrepôts* venne letto e ripreso proprio come volontà di «founder la liberté des mers» tra anni Quaranta e Cinquanta dell'Ottocento, cfr. *Question des entrepôts et ports francs, contenant onze lettres publiées dans le Journal Le Commerce de Dunkerque et du Nord*, par M. BATTUR, Paris – Dunkerque, 1845. V. anche i bassorilievi eseguiti da Pierre Charles Simart tra il 1846 e il 1853 per la tomba di Napoleone a Les Invalides, ed in particolare quello dedicato al commercio e all'industria, dove tra i meriti dell'Imperatore sono elencati proprio gli «entrepôts» e il «commerce libre».

8. Le peculiari caratteristiche di Genova erano state sottolineate fin da inizio Settecento da Jacques de Savary nel suo *Dictionnaire Universel du Commerce* (1723). Savary, la cui definizione di porto franco avrebbe fatto testo e scuola per tutto il secolo (cfr. Giulia Delogu, *Informazione e comunicazione in età moderna: immaginare, definire, comunicare il porto franco*, in «Rivista storica italiana», 1, 2019 in stampa), nella voce «port franc» aveva fatto ricorso all'esempio di Marsiglia e di un futuro porto franco asburgico in Adriatico (che poi sarebbe stato Trieste). A Genova, invece, aveva dedicato una voce a parte («portofranco»): «C'est à Genès un magasin où tous les Marchands et Négocians étrangers, de quelque Nation qu'ils soient, peuvent apporter leur marchandises, et où elles sont reçues sans payer aucun droit pour le simple dépôt».

raibi. Il nuovo porto franco di Venezia, dunque, era pensato sì per rivitalizzare il commercio dell'Adriatico, ma anche all'interno di un più ampio disegno di equilibri politici e commerciali con una forte proiezione verso l'Atlantico.

In tal senso, appare una coincidenza non casuale che anche nel flusso di notizie che raggiungevano i territori dell'Istria e della Dalmazia, come ad esempio quelle contenute nel «Foglio Periodico Istriano» stampato a Capodistria nel 1808, siano presenti informazioni e avvenimenti relativi ai tradizionali bacini di collegamento con Venezia (l'Adriatico appunto e il Levante, il mondo germanico e l'area italiana) ma sempre più forte appaia la connessione verso ovest, verso la penisola iberica e poi gli Stati Uniti, i Caraibi, il Brasile, come si vede nella tavola.



Fig. 3 Mappa ottenuta con il software open-source Palladio, sviluppato dalla Stanford University, relativa ai luoghi di provenienza delle notizie contenute nel «Foglio Periodico Istriano», 1808.

Quello napoleonico, come è ben noto, rimase sostanzialmente un disegno mai realizzato e incompiuto prima a causa del blocco continentale e poi della fine dell'Impero,⁹ tuttavia, innescò a Venezia e nei territori circostanti una serie di cambiamenti di lungo periodo, destinati a non esaurirsi con la caduta dell'Imperatore francese, ma piuttosto ad essere portati avanti anche in età austriaca. Molti erano gli aspetti di continuità tra il momento napoleonico e quello austriaco, per quanto attiene la riconfigurazione dell'alto Adriatico, tuttavia si trattava di conte-

9. Per un quadro di riferimento cfr. G. PÉCOUT, *L'Europa e il Mediterraneo in età napoleonica*, in *Storia dell'Europa e del Mediterraneo. Sez. V L'età moderna (secoli XVI-XVIII)*, vol. 12 *Popoli, Stati, Equilibri del potere*, a c. di Roberto Bizzocchi, Roma, Salerno, 2013, pp. 893-942.

sti geopolitici assai differenti per cui, con il 1815, si può dire che inizi una nuova fase della ricodificazione di Venezia «dopo Venezia». Nel 1829 Venezia sarebbe stata dichiarata porto franco *tout court*, a seguito anche di ampi processi negoziatori che avevano coinvolto la corte di Vienna e le diverse componenti cittadine veneziane¹⁰. Testi celebrativi, come già nel 1806, l'avrebbero salutata di nuovo come «imperadrice» dell'Adriatico, mentre Francesco I sarebbe stato celebrato quale «restauratore» del «franco commercio»¹¹. Il porto franco – si preconizzava – non avrebbe portato solamente «merci» e «navi [...] da liti prossimi e lontani», ma anche «ingegni affabili e soavi» che avrebbero contribuito a ripopolare e a ricostruire la città¹². Il porto franco, quindi, avrebbe significato un generale risveglio operoso del bacino veneziano (e non del solo commercio):

*Si occuperanno le braccia di tanti accidiosi, le case stesse che ora minacciano rovina, si rassoderanno, si abbelliranno, e diverranno agiate abitazioni di contente famiglie. Allora infine getteranno l'ancora in questo porto le navi da lontane regioni, e smonteranno su queste rive genti varie di nazione, di abito, e di linguaggio [...]. Ecco quali e quanti saranno gli effetti del Porto Franco*¹³.

Del momento napoleonico fu conservata l'idea della franchigia e quindi del potenziamento strutturale volto a riconfigurare le funzioni portuali in senso di transito e non più in senso emporiale. Tuttavia, il modello a cui si guardava non sarebbe stato più quello dell'*entrepôt* o zona franca alla genovese, inserito in una catena mediterraneo-atlantica, ma quello di Trieste «città e porto franco» al servizio dell'Impero:

Anche Trieste deve attribuire il suo risorgimento alla franchigia del porto che l'imperatore Carlo VI gli accordò nel 1719. All'epoca il suo porto cominciò a dilatarsi, e poi si

10. Il dibattito e in particolare il ruolo attivo del ceto mercantile veneziano, ricostruibile attraverso le carte conservate presso l'Archivio di Stato di Venezia (Archivio della Camera di Commercio, b. 59, t. 1, n. 10; b. 68, t. 1, n. 10 e 28; b. 81, t. 1, n. 10 e 11; b. 89, t. 2, n. 35; b. 103, t. 6, n. 14) è stato analizzato in un altro contributo in corso di pubblicazione: Giulia Delogu, *Venezia e la sua laguna nel dibattito ottocentesco*, in EAD. e G. FARELLA, *Ridisegnare Venezia tra sviluppo portuale e protezione della laguna: una questione di lungo periodo*, in «Progressus».

11. *Poesie indirizzate dalla città di Venezia, dichiarata porto franco*, Venezia, Alvisopoli, 1829, pp. 26 e 38.

12. F. RECURTI, *Nella fausta occasione dell'apertura del porto franco in Venezia componimenti dedicati al ceto mercantile*, Venezia, Andrea Santini e figlio, 1830, p. 21.

13. *Omelia di Jacopo Monico, patriarca di Venezia, per l'aprimiento del porto franco letta nella Basilica di San Marco il dì 2 febbraio 1830*, Venezia, Giuseppe Battaglia, 1830, p. 20.

*è talmente accresciuto, che da una piccolissima città in antico è diventata una delle più commercianti e popolate dell'Italia [...] In una parola grazie alla franchigia del porto e agli altri favori dall'Augustissima Casa d'Austria largamente impartiti, la piazza di Trieste è giunta ad un grado di floridezza da superare ogni altra città marittima nel commercio del Levante colla Germania, di cui presentemente è la scala principale*¹⁴.

Soprattutto a partire dagli anni Trenta, il confronto tra i due porti asburgici divenne così un *leit-motiv* nella produzione tanto tecnica-statistica quanto divulgativa (come i resoconti di viaggiatori o articoli di costume su gazzette e periodici) europea:

*Venise, qui n'avait pas fait plier à temps des anciennes règles exclusives, avait perdu presque tout ce qui lui était resté de commerce depuis que, dans son voisinage, le gouvernement autrichien avait fait de Trieste un port franc sur le plan le plus libéral; institution qui avait repeuplé et recréé cette ville*¹⁵.

Trieste, insomma, con il suo porto franco «su un piano il più liberale possibile», era vista come la vera colpevole della perdurante decadenza di Venezia: «Quant à Venise, c'est en vain qu'elle a été Erigé en port-franc; le voisinage de Trieste a fait de son commerce un tort irréparable. La population de Venise, qui était jadis de 200.000 habitans, ne dépasse pas aujourd'hui 90.000»¹⁶. Di converso, Trieste riusciva ad esprimere una immagine positiva sempre più pervasiva e potente¹⁷. La sua «meravigliosa prosperità» le assegnava un «posto eminente tra gli empori marittimi del mondo commerciale»¹⁸, vero e proprio centro delle «relazioni tra Oriente e Occidente»¹⁹.

I rivolgimenti politici del 1848-1849 avrebbero rafforzato la posizione di Trieste come «principale Emporio della Monarchia dove il commercio dei paesi d'Au-

14. *I vantaggi del porto franco discorso economico del dr. F. Foramiti*, Venezia, dalla tipografia di Alvisopoli, 1829, p. 18.

15. *Exposition raisonnée de la Législation de commerciale et examen critique du Code de Commerce* par M. Émile Vincens, Ancien Négociant, Chef du Division Adjoint, et Chef du Bureau du Commerce au Ministère de l'Intérieur, Paris, Le Roi – Videcoqu, 1834, t. III, p. 413.

16. *Statistique morale de l'Italie* par M. L. Raymond de Véricourt, in «Journal des travaux de la Société française de statistique», n. 14, Aout 1836, p. 78.

17. Numerosi pezzi di taglio divulgativo, con descrizioni della vita a Trieste e della sua prosperità, apparivano su riviste quali il «Cosmorama pittorico» di Milano, fondata nel 1835 e diretta da cugini Giuseppe e Defendente Sacchi (che avevano attivamente preso parte al dibattito per la istituzione del porto franco anche a Venezia), e «La Favilla», pubblicata a Trieste stessa tra il 1836 e il 1846.

18. A. BALBI, *Movimento del porto franco di Trieste nell'anno 1839*, in *Scritti geografici, statistici e vari pubblicati in diversi giornali d'Italia, di Francia e di Germania da Adriano Balbi*, Torino, A. Fontana, 1841, p. 284.

19. Ivi.

stria ergersi a commercio del Mondo»²⁰ rispetto a Venezia, ribellatasi, e che negli anni successivi si sarebbe trovata nella necessità di difendere le proprie franchigie e la propria utilità come porto franco all'interno dello Stato ai cui bisogni – si sosteneva – il «solo porto franco di Trieste non [era] atto a sopperire», tanto più in vista dell'«aprimiento del canale di Suez»²¹.

Se si guarda alla presenza dei porti franchi nelle pubblicazioni in lingua italiana del periodo 1829-1860 si può notare una netta preponderanza degli scali asburgici: Trieste e Venezia. La scelta di concentrare l'indagine sulla lingua italiana è dovuta sia al suo perdurante ruolo di lingua veicolare del commercio nel bacino mediterraneo, sia alla volontà di analizzare soprattutto la rifrazione dell'immagine di Trieste e Venezia all'interno proprio dello spazio italofono. Le due città adriatiche sembrano essere state le più attente nello sfruttare il *brand* del porto franco: dall'analisi dei titoli presenti nel Catalogo del Servizio Bibliotecario Nazionale sono infatti quelle che appaiono con più frequenza in associazione al termine «porto franco» (nelle sue varie declinazioni). Questa insistenza sull'immagine del porto franco per rappresentare Venezia, in continuo confronto con Trieste e attuata in lingua italiana, sembra essere stata una vera e propria strategia di *city-rebranding* rivolta anche (e forse soprattutto) al contesto culturale italiano di cui facevano parte i territori veneziani, l'Istria e la Dalmazia.

Tuttavia, per quanto entrambe protagoniste del dibattito italiano sui porti franchi, Trieste e Venezia si ritrovavano ad avere ruoli decisamente diversi. La prima rappresentava il modello positivo per eccellenza, un porto di successo ed un simbolo di progresso. La seconda, invece, era continuo oggetto di discussione, di messa in dubbio dell'efficacia dell'istituzione del porto franco, esempio di secolare e inarrestabile decadenza iniziata già ai tempi della Repubblica e continuata inesorabilmente anche nelle fasi del «dopo Venezia»²².

20. «La Guardia Nazionale. Giornale triestino», 20 ottobre 1849.

21. *Il ripristinamento del Porto Franco di Venezia nell'anno 1851. Osservazioni di Luigi Luciano Cavaliere Gasparini, I. R. Consigliere Intendente Provinciale delle Finanze*, Rovigo, Minelli, 1859, pp. 14 e 30.

22. Sulla decadenza di Venezia nell'ultimo secolo dell'età repubblicana v. F. VENTURI, *Settecento riformatore. I. da Muratori a Beccaria*, Torino, Einaudi, 1969, p. 277; A. TRAMPUS, K. STAPELBROEK, *Commercial reform against the tide: Reapproaching the eighteenth-century decline of the republics of Venice and the United Provinces*, in «History of European Ideas», 36, 2010, pp. 192-202.

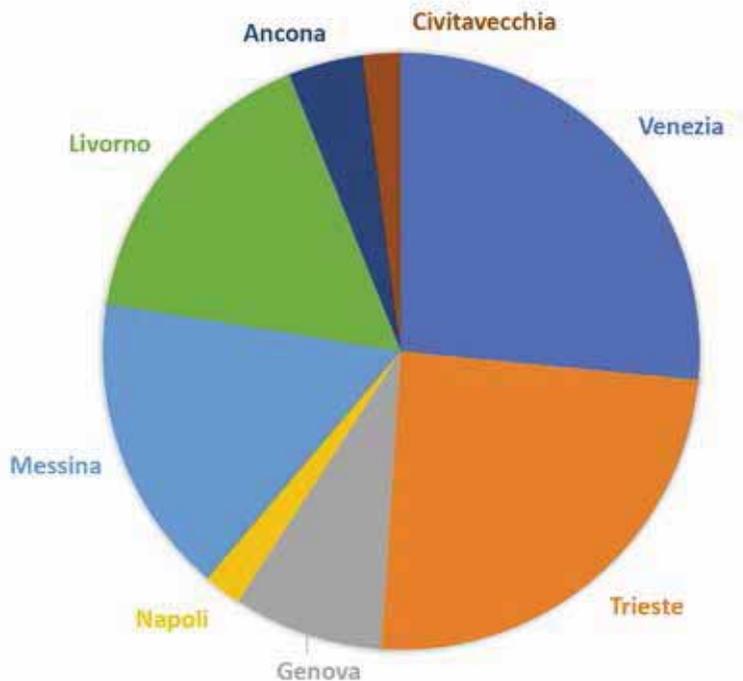


Fig. 4 Il grafico mostra la preponderanza, a livello di pubblicazioni in lingua italiana, dei porti franchi di Venezia e Trieste, 1829-1860. Il grafico è stato elaborato a partire dai dati contenuti nel Catalogo del Servizio Bibliotecario Nazionale in base alla presenza nel titolo del termine porto franco, e sue declinazioni, e di riferimenti alle singole città

Venezia e Trieste: circolazione di informazioni e costruzione di immagini

Che poi la centralità e la preminenza di Trieste, nei nuovi equilibri dell'alto Adriatico "dopo Venezia", non fosse solo frutto di una più efficace capacità comunicativa, di una maggior presa sull'immaginario, o di ricadute di natura puramente politiche, è evidenziato anche dai dati di navigazione, pubblicati con costanza e dovizia di particolari per tutti i porti asburgici. Per Trieste, le *Portate*, ossia gli elenchi delle navi giunte e partite giornalmente dal porto, erano stati fatti circolare fin dal dicembre 1776 (in forma manoscritta) per volontà dell'allora governatore Karl von Zinzendorf e presto erano poi state aggiunte in appendice alle prime gazzette cittadine («Triester Welt-Korrespondent», «Triester politische und Handlungs-Zeitung») e infine, dal 1784, erano confluite nell'«Osservatore triestino». Delle *Portate de' Bastimenti del porto-franco di Trieste*, poi, dal 1805²³ al

23. *Saggio sopra il commercio in generale con un prospetto storico dell'ingrandimento del-*

1858 erano state regolarmente pubblicate raccolte annuali e, dal 1835 al 1847, il medesimo formato di pubblicazione annuale era stato edito anche per Venezia.²⁴

Esistevano poi statistiche generali contenenti il raffronto tra tutti «i porti erariali austriaci»: Trieste, Venezia, il Litorale ungarico («Fiume, Buccari, Portorè. Zurcova, Selcze e Novi»), la Croazia militare («Segna, Carlobago, S. Giorgio e Jablanaz»), la Dalmazia («Zara, Sebenico, Spalato, Ragusa, Porto Rose»), Chioggia e Rovigno.²⁵ Tali dati mostrano con chiarezza il predominio a livello internazionale, tra i porti austriaci, di Trieste la cui rete di traffici esulava ormai dal bacino adriatico e dalle più tradizionali rotte col Levante, per estendersi nel Mar Nero (attraverso il saldo collegamento col porto franco di Odessa), nel Mare del Nord e nell'Atlantico, con direttrici verso l'America tanto del Nord quanto del Centro e del Sud. A titolo d'esempio, per l'anno 1838, nella categoria navigazione di lungo corso, figurano a Trieste 24 navigli con provenienza Stati Uniti, 11 Antille, 112 Brasile, 81 Gran Bretagna, 36 Olanda, 74 Russia (Mar Nero), 20 Spagna, 345 Turchia mentre a Venezia ne risultavano giunti solo 27 dalla Gran Bretagna, 4 dall'Olanda, 22 dalla Russia, 19 dalla Turchia e nessuno dalle restanti provenienze atlantiche. Anche nella fittissima circolazione interna, tra i porti asburgici dell'alto Adriatico, nei bastimenti listati come di provenienza «austriaca» la preponderanza di Trieste era netta con ben 8576 navigli, seguita dal Litorale ungarico con 5909 e poi da Venezia e Rovigno rispettivamente con 2972 e 2226.

La pubblicazione di queste statistiche serviva non solo a raccogliere e rendere noti una serie di dati quantitativi sul traffico nei singoli porti, ma anche e soprattutto a dare conto del commercio ormai globale che si dipanava dal sistema dei porti austriaci nell'Adriatico: quello che infine ne emergeva, dunque, era la immagine e la narrazione di una rete complessa e non un semplice elenco di cifre.

la città di Trieste corredato di annotazioni storico critiche di Carippo Megalense P.A. socio dell'Accademia letteraria romano-sonziaca triestina [Antonio Carpaccio], Trieste, G. Weiss, 1805: « Chi volesse assicurarsene, gli viene agevolato il modo di sapere con precisione le annuali provenienze ed importazioni per mare: basta voglia provvedersi delle Portate di tutto l'anno, le quali sono raccolte in un Volume, che annualmente viene dispensato dalla Ces. Imp. Reg. Privilegiata Stamperia Governiale».

24. Sulle Portate a Venezia e Trieste, cfr. GIULIA DELOGU, *Webs of commerce, culture and information: Trattner's impact on Trieste*, in *Der Buchdrucker Maria Theresias. Johann Thomas Trattner und sein Medienimperium*, Wiesbaden, Harrassowitz, 2019 (in stampa).

25. Cfr. ad esempio *Indicazioni sulla navigazione nei porti erariali austriaci negli anni amministrativi 1838-1844*, Trieste, Weis, 1845 e *Navigazione nei porti austriaci 1859*, Trieste, Weis, 1861.



Fig. 5 Le provenienze dei bastimenti approdati a Trieste, Venezia, Chioggia, Rovigno e nei Litorali ungarico e dalmata -1838

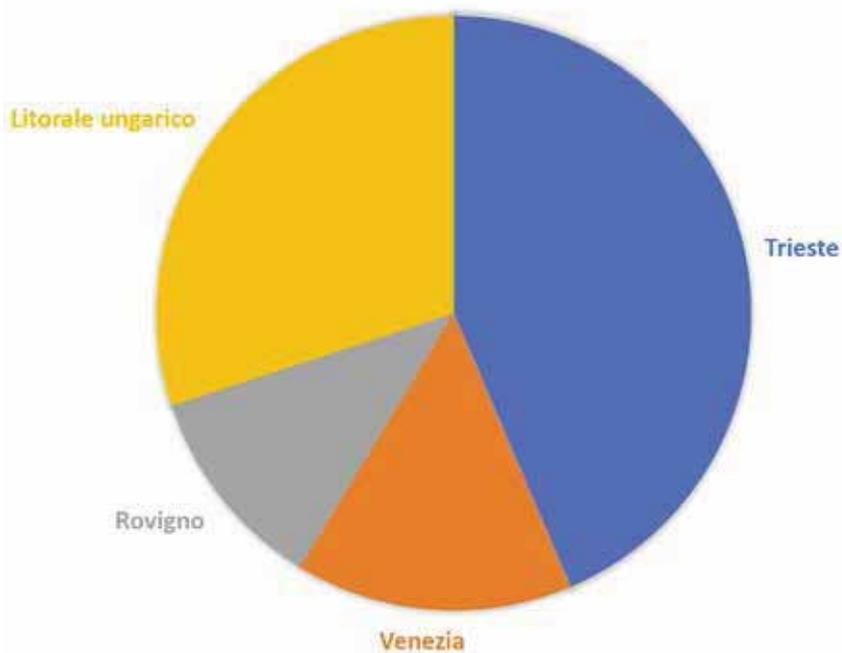


Fig. 6 Il grafico mostra la distribuzione tra Trieste, il Litorale ungarico, Venezia e Rovigno dei bastimenti di provenienza «austriaca» nel 1838

Tramontati i sogni internazionali napoleonici, la Venezia “dopo Venezia” d’età austriaca appare, ad una prima occhiata, schiacciata dall’ascesa (demografica, commerciale, politica, culturale) di Trieste e chiusa in una dimensione tutt’al più mediterranea, con una mole di traffici incentrata soprattutto verso l’Est e di livello nazionale, tra porti e legni austriaci. Certo, se si guarda il puro dato quantitativo ed economico, i limiti della Venezia della metà dell’Ottocento rispetto a Trieste appaiono evidenti. Come pure è innegabile, nella pubblicistica (eccettuati gli entusiasmi locali iniziali), la presenza diffusa di una immagine largamente fallimentare e negativa dell’istituzione del porto franco a Venezia, rimedio ormai insufficiente per un malato troppo grave. Eppure, a livello di circolazione delle informazioni e dei saperi, Venezia, anche “dopo Venezia”, sembra molto meno immobile. Appare infatti significativo che, a fronte di un traffico certamente ridotto, non solo si guardasse con interesse e speranza alle innovazioni delle vie comunicative come quella rappresentata dal Canale di Suez, ma anche che per tutto l’Ottocento la Camera di Commercio di Venezia si sia prodigata nel raccogliere dati e notizie sulla creazione o cancellazione di porti franchi in tutto il mondo, tra il 1814 e il 1870: Ancona, Odessa, Kerch, Genova, Marsiglia, Corfù, Cadice, Livorno, Porto Braila, Livorno, Saint Thomas, Trieste, Anversa, Ostenda, Brindisi, Algeri.²⁶ Per quanto dunque ridimensionata su un piano politico ed economico, la Venezia ottocentesca conservò reti informative e comunicative ad ampio raggio che le permisero di mantenere una proiezione ed una progettualità globali e, subito dopo l’annessione al neonato Regno d’Italia, di presentarsi nuovamente come attore internazionale e “signora” dell’Adriatico, cui spettava il compito di rivendicare tanto il controllo dei mari quanto quello dei suoi antichi territori nel quadro di un progetto che si inseriva nei percorsi dell’unificazione italiana.²⁷

26. ASVE, Archivio della Camera di Commercio, bb. 5, 7, 23, 27, 30, 37, 40, 49, 65, 78, 96, 107, 112.

27. Cfr. ANTONIO TRAMPUS, *Porti franchi e scuole di commercio: il «sistema» asburgico di Trieste e Venezia nella politica adriatica e mediterranea del XIX secolo*, in «Mediterranea. Ricerche storiche», vol. 43, 2018, pp. 301-314; GIULIO MELLINATO, *L’Adriatico conteso: commerci, politica e affari tra Italia e Austria-Ungheria (1882-1914)*, Milano, Franco Angeli, 2018.



Fig. 7 La rete informativa di Venezia sui porti franchi globali, 1814-1870, in base ai documenti della Camera di Commercio conservati presso l'Archivio di Stato di Venezia

Circolazione e trasmissione dei saperi e delle tecniche geo-minerari. Vitaliano Donati tra Piemonte e Istria e il «Saggio sull'Adriatico»

Fabio D'ANGELO

A partire dalla metà del Settecento l'Istria e la Dalmazia si imposero come spazi geografici nevralgici di un'intensa circolazione di persone, merci, saperi tecnici e scientifici anche nell'ambito della mineralogia e metallurgia. Due territori che rientravano inoltre in un network di più ampio raggio, che aveva in Trieste uno snodo fondamentale, e che mostravano in ultima istanza l'esistenza di una rete di trasferimento dei saperi, non soltanto scientifici, che coinvolgeva l'Alto Adriatico.

La storiografia ha generalmente riconosciuto il ruolo decisivo svolto dalla mobilità quale importante agente di diffusione di modelli didattico-formativi e tecnici¹. Questi studi hanno messo in evidenza come la trasmissione del *know-how* minerario e metallurgico tra i diversi ambiti geografici in Europa, ma anche tra il vecchio continente e i paesi d'oltreoceano, sia un fenomeno particolarmente complesso². Nella tarda età moderna l'imponente rete di flussi di imprenditori, tecnici, scienziati e manodopera specializzata può essere paragonata alla grande mobilità che caratterizzò il lavoro minerario già nel Basso Medioevo, sino a rappresentare il fiore all'occhiello delle relazioni e delle trasformazioni tecniche nei paesi preindustriali.

Ricerca mineraria, tecniche estrattive e sapere scientifico tra Sette e Ottocento

In epoca moderna, già a partire dal Cinquecento, le nuove circolazioni in ambito geo-minerario, anch'esse di grande ampiezza, furono determinate da pressioni di tipo economico, soprattutto a causa del rapido esaurirsi dei giacimenti

1. Sulla circolazione dei saperi nell'età del processo di industrializzazione si rimanda a *Échanges d'influences scientifiques et techniques* e a P.-Y. BEAUREPAIRE, P. POURCHASSE, *Les circulations internationales en Europe, années 1680-années 1780*, Rennes, PUR, 2010. Sui temi dell'istruzione tecnica, il rapporto tra istruzione e mobilità e lo status sociale dei tecnici si veda invece H. VAN DIJK, *Technical education and social mobility*, in *9th Congress of the International Economic History Association*, Berna, s.n., 1986. Il legame tra la mobilità umana e la trasmissione delle tecniche, con riferimento ad alcuni settori produttivi tipici dell'epoca del processo di industrializzazione, è stato oggetto di studio in J.H. HARRIS, *Industrial Espionage and Technology Transfer*, Aldershot, Ashgate, 1998.

2. D. BRIANTA, *Trasmissione del sapere tecnico nell'industria dei "non ferrosi" e circolazione dell'ingegnere minerario in Europa e in America Latina (metà 18.-metà 19. sec.) 1750-1850*, in «Ricerche di storia sociale e religiosa», 1, 2000, pp. 127-159; 2, 2000, pp. 195-246. Sul concetto di "emigrazione di qualità o d'élite" si veda P. GUICHONNET, *L'emigration alpine vers les pays de langue allemande*, in «Revue de géographie alpine», 36, 1948, pp. 571-572.

minerari, dalla mancanza *in loco* di esperti minerari, da motivazioni politico-costituzionali e d'intolleranza religiosa, da ragioni politico-militari che, innescando nelle principali monarchie europee processi di tesaurizzazione di dimensioni straordinarie per il sostentamento e la modernizzazione degli eserciti regolari, generò importanti effetti propulsivi sulle industrie necessarie allo sforzo bellico e sulle conoscenze ingegneristiche che lo sviluppo del settore minerario-metallurgico e degli armamenti imponevano³.

Il trasferimento di successivi contingenti di minatori e delle loro famiglie da una regione all'altra d'Europa costituì nei paesi d'accoglienza *enclaves* straniere, la cui integrazione con le tradizioni culturali e gli interessi economici delle popolazioni locali risultò in alcuni casi difficile⁴. È il caso, ad esempio, del gruppo di minatori al seguito del sassone Hans Gasler, chiamato da Cristiano III di Danimarca per avviare in Norvegia la prima impresa mineraria su larga scala, i cui privilegi urtarono contro l'economia agro-pastorale della comunità locale, al punto da indurre un successivo movimento di ri-emigrazione⁵. È possibile citare inoltre il difficile avvio della gestione militare da parte di Benedetto Spirito Nicolis di Robilant delle miniere di Alagna, nell'attuale provincia di Vercelli che assunse ben presto i caratteri di una vera e propria conquista armata lesiva dell'autonomia giuridico-amministrativa della Valsesia⁶. L'appartenenza confessionale costituiva nella maggior parte dei casi la principale discriminante: fu così sia per la comunità vallone di minatori di fede calvinista emigrata in Svezia nel Seicento⁷, sia per gli

3. Sulla mobilità tecnica in epoca medievale si veda P. BRAUNSTEIN, *La communication dans le monde du travail à la fin du Moyen Âge*, in *Kommunikation und Alltag im Spätmittelalter und früher Neuzeit*, Wien, Österreichische Akademie der Wissenschaften, 1992, ora in Id., *Travail et entreprise au Moyen Âge*, Bruxelles, De Boeck, 2003, pp. 459-475. Riguardo invece alla circolazione degli esperti minerari in Europa si veda K.H. LUDWIG, R. VERGANI, *Mobilität und Migrationen der Bergleute-Mobilità e migrazioni dei minatori*, in S. CAVACIOCCHI (ed.), *Le migrazioni in Europa. Secoli XIII-XVIII*, Firenze, Le Monnier, 1994, pp. 606-622.

4. In particolare sul caso alpino si rimanda a P.P. VIAZZO, *Upland communities. Environment, population and social structure in the Alps since the sixteenth century*, Cambridge, University Press, 1998. Si veda anche G.L. FONTANA, A. LEONARDI, L. TREZZI, *Mobilità imprenditoriale e del lavoro nelle Alpi in età moderna e contemporanea*, Milano, CUESP, 1998.

5. G. NERHEIM, *Patterns of Technological Development in Norway*, in J. HULT, B. NYSTRÖM (eds.), *Technology & Industry*, Canton, Science History Publication, 1992, pp. 53-57.

6. L. PECO, *Il Settecento: la gestione diretta da parte del governo sabaudo*, in *Alagna e le sue miniere. Cinquecento anni di attività mineraria ai piedi del Monte Rosa*, Varallo, Associazione Turistica Pro Loco Alagna, 1990, pp. 171-192.

7. H. KELLENBENZ, *Technologie und Produktivität im Metallsektor (ende 15. Bis anfang 18. Jahrhundert)*, in S. MARIOTTI, *Produttività e tecnologie nei secoli XII-XVII*, Firenze, Le

ugonotti stanziatisi nei paesi protestanti all'indomani della revoca dell'editto di Nantes nel 1685.

La circolazione del sapere geoscientifico e la diffusione di nuove tecniche nel settore estrattivo-metallurgico ottenne un'importante accelerazione anche dalla necessità di migliorare e di velocizzare la lavorazione dei metalli, in particolare nelle operazioni di assaggio e di fusione. In questo settore, un notevole impulso venne dall'attività svolta dal comitato scientifico internazionale costituitosi a fine Settecento per la sperimentazione della tecnica di «amalgamazione» dell'argento, nota anche come metodo Born - dal nome dello scienziato Ignaz von Born - che all'epoca si impose come una delle più innovative procedure di estrazione e di lavorazione dei metalli preziosi. Il maggior merito di Born non stava tanto nel grado di creatività dell'innovazione, che di fatto si limitava a razionalizzare e perfezionare un processo già noto nei suoi fondamenti, quanto nella capacità di mobilitare intorno a un progetto di ricerca, nel quale egli intravedeva enormi potenzialità economiche, la comunità scientifica internazionale del tempo. A tale scopo chiese una revisione della normativa imperiale in tema di segretezza della ricerca mineraria (Patenti 10 maggio 1771, rinnovate il 20 marzo 1772), ottenendo solo una temporanea deroga al divieto vigente e pubblicò i risultati della propria ricerca favorendo più traduzioni della versione originale del suo trattato⁸. Il rapporto nuovo degli studiosi con i grandi problemi della chimica metallurgica ebbe un riconoscimento ufficiale al vertice di Sklené, in Slovacchia nell'odierno distretto di Turčianske Teplice, dove nel 1786 convennero studiosi da tutto il mondo - lo spagnolo Fausto Delhuyar, i tedeschi Jean de Charpentier, Johann Jacob Ferber e Friedrich Wilhelm Heinrich von Trebra, il norvegese Henkel e l'inglese Hawkins, gli austriaci Anton von Ruprecht e Poda - per assistere alla prima dimostrazione pubblica del nuovo metodo di estrazione dell'argento.

Dall'incontro di Sklené scaturì la *Societät der Bergbaukunde*, una società scientifica a dimensione internazionale che affermò l'importanza della cooperazione tra gli stati membri nel campo delle scienze geofisiche, chimiche e metallurgiche. A fondamento della sua creazione stava la convinzione che lo sviluppo delle società dell'epoca dipendesse da una ricerca scientifica accessibile a tutti.

Monnier, 1981, pp. 363-389; J. HULT, *Technology in Sweden*, in ID., B. NYSTRÖM (eds.), *Technology & Industry*, Canton, Science History Publication, 1992, pp. 78-95.

8. I. VON BORN, *Über das Anquicken der Gold und Silberhältige Erze, Rohsteine, Schwarzkupfer, und Hüttenspeise*, Vienna, Mappler, 1786. Tre furono le edizioni francesi: ID., *Métallurgie, ou l'Amalgamation des Minéraux, Méthode d'extraire par le mercure*, Berna, s.n., 1787; ID., *Méthode d'extraire les métaux parfaits des minerais*, Vienna, s.n., 1788 (seconda e terza versione). Una la versione inglese modificata da R.E. RASPE, *Baron Inigo Born's new Process of Amalgamation of Gold and Silver Ores and Other Metallic Mixtures*, London, s.n., 1791.

Tra i soci, 154 per 21 comitati nazionali, figuravano personalità eminenti in ambito politico-statale e scienziati *lato sensu* come Antoine Lavoisier e James Watt e, tra i membri onorari, Johann Wolfgang Goethe⁹.



Fig. 1 Le miniere di Idria nel 1781, dall'*Oryctographia Carniolica* di Balthasar Haquet.

9. Si vedano i due volumi della rivista «Bergbaukunde», organo della Società, una collettanea di 33 saggi. L. MOLNAR, *Die erste internationale bergbauwissenschaftliche Konferenz und der erste Bergbauverein*, in ID., A. WEISS (eds.), *Ignaz Edler von Born und die Sozietät der Bergbaukunde 1786*, Wien, Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie, 1986, pp. 8-29; G.B. FETTWEISS, *Mining engineering, the mining science and the Sozietät der Bergbaukunde*, in «Bollettino dell'Associazione Mineraria Subalpina», 4, 1986, pp. 367-374; G.B. FETTWEISS, G. HAMANN (eds.), *Über Ignaz von Born und die Sozietät der Bergbaukunde*, Wien, Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaft, 1989.

La ricerca compiuta in quegli anni in quasi tutta Europa per adattare la tecnica di amalgamazione ai processi di lavorazione dei metalli preziosi segnò una tappa importante nella storia della diffusione delle tecniche metallurgiche poiché innescò una mobilitazione simultanea delle energie sul fronte innovazione-trasmissione-diffusione. La tecnica di amalgamazione infatti fornì una straordinaria occasione per intensificare gli scambi e i viaggi di tecnici e di uomini di scienza. Messa a punto in Ungheria dall'austriaco Born, successivamente modificata e perfezionata in Sassonia da Charpentier, da Gellert e da Ruprecht, introdotta da Carlo Antonio Napione in Piemonte ed esportata senza grande esito in Messico da Alexander Humboldt e da Fausto Delhuyar, essa rappresentò un concreto esempio di circolazione e di diffusione, in Europa e oltreoceano, di nuove tecniche.

Dalla Carinzia all'Istria e all'Adriatico

A partire dalla riorganizzazione degli assetti politici e istituzionali di molti Stati europei dopo la pace di Vestfalia, anche la ripresa dell'attività estrattiva fu sostenuta in misura crescente da provvedimenti di natura amministrativa. Da allora per finanziare le guerre sei-settecentesche i paesi europei potenziarono gli eserciti ricorrendo a un più intensivo sfruttamento dei giacimenti minerari, funzionale al miglioramento degli eserciti. I compiti dei rappresentanti degli uffici e delle magistrature minerarie, ristrutturate o create *ex novo*, spaziarono dagli aspetti finanziari, fiscali e commerciali, quali la definizione dell'entità dell'impresa e degli appalti, la riscossione della decima, a quelli tecnici di direzione e di controllo dei lavori di scavo e del processo metallurgico¹⁰.

Una delle regioni verso le quali si concentrarono le attenzioni dei governi europei fu sicuramente la Carniola che, insieme alla Carinzia, alla Stiria, all'Istria, si impose come una delle tappe fondamentali dei viaggi mineralogici compiuti nel Settecento. Gli interessi scientifici dei viaggiatori europei si concentrarono in particolar modo sull'estrazione e lavorazione del mercurio, nonché dell'allume¹¹.

10. L'esercizio di tali competenze diede luogo a un fitto interscambio di informazioni tra agenti e maestri, in forma orale, e tra amministratori e agenti, per via epistolare, che stava a indicare un interesse per la comunicazione e la circolazione delle informazioni tra i tecnici esperti, gli amministratori e i professori provenienti dal mondo accademico e universitario. Tale interscambio rappresenta una rottura con il passato, un diverso rapporto che la cultura, che vuole intervenire sul mondo dei pratici, stabilisce con esso nella convinzione di riuscire a controllare la maggior parte dei nodi teorici e pratici che caratterizzano i procedimenti di estrazione e specialmente di fusione. Sull'argomento si veda E. BARALDI, M. CALLEGARI, *Ricerca e lavorazione dei minerali di ferro in Italia: evoluzione e scambi nella cultura dei pratici (1619-38)*, in F. PIOLA CASELLI, P. PIANA AGOSTINETTI (eds.), *La miniera, l'uomo e l'ambiente*, Firenze, All'Insegna del Giglio, 1996, pp. 305-320.

11. G. DELOGU, *Cadice, l'America spagnola e gli Stati ereditari austriaci: circolazione e ri-*

Nella Penisola italiana, nonostante la questione mineraria tornasse in primo piano già nella seconda metà del Seicento, il saldo emigrazione-immigrazione di maestranze tecniche continuò invece a presentarsi negativo, in particolare per quanto riguarda la metallurgia dei «non ferrosi»¹² in cui si imposero tecnici d'Oltralpe, anche se non mancarono tentativi per creare delle competenze professionali *in loco*. Emblematiche a riguardo le vicende del Piemonte e del Mezzogiorno. La maggior parte delle miniere piemontesi sfuggiva alla diretta giurisdizione camerale ed era gestita dai feudatari sulla base di diritti regali o presunti. Tuttavia, se pur non esplicitamente sancito dagli ordinamenti, le Regie Finanze si riservavano la facoltà di coltivare in proprio le miniere che ritenessero più redditizie e soggette al diritto di signoraggio (oro e argento, rame, stagno e piombo, sia pure in proporzioni diverse). Nel 1666 Carlo Emanuele II, per fornire metalli all'Arsenale militare, affidò la direzione delle miniere di rame di Andorno, nell'odierna provincia di Biella, al capitano Carlo Emanuele de Montendons che in quell'anno si recò in Sassonia per aggiornarsi sui metodi di fusione. Nel corso del viaggio egli visitò anche le miniere di sale di Halle¹³, le fabbriche di argento, rame e piombo del Tirolo, le miniere di stagno della Boemia e ritornò con due fonditori sassoni assoldati sul posto. Dal 1662 al 1682 la rinnovata gestione delle miniere di Andorno poté chiudere così in attivo e incrementare in modo significativo la produzione di rame a uso dell'artiglieria. Al Montendons subentrò, tra il 1724 e il 1736, il capitano Jehann Nicolaus Mühlhan, ispettore delle miniere dei principi Nassau-Tittemburg, con un programma che prevedeva l'impiego di 138 lavoratori a tutti i livelli della gerarchia professionale, ma nel cui ambito emergeva un forte nucleo di «aristocrazia operaia di fonditori «allemani», gli unici che conoscessero i processi di fusione dei solfuri di rame e di argento. La gestione Mühlhan si chiuse in perdita sia nelle miniere di Andorno sia, ancor più, in quelle d'Alagna»¹⁴.

Quanto al Regno di Napoli, furono gli austriaci durante il vicerego a compiere, agli inizi degli anni Venti del Settecento, una prima importante ricognizione

codificazione dell'informazione al tempo della guerra dei Sette anni (1752-1777) in corso di stampa. P. TURINI, *Della preparazione dell'allume nella miniera di S. Pietro nel dipartimento dell'Istria* Venezia, Antonio Curti, 1808.

12. Si tratta di metalli non appartenenti al gruppo del ferro o alla famiglia delle leghe del ferro; metalli del gruppo del rame (rame, argento e oro).

13. Halle (Saale) è una città della Sassonia-Anhalt in Germania, la maggiore del *Land*.

14. Per la citazione si veda BRIANTA, *Trasmissione del sapere tecnico*, p. 141. Sulle miniere piemontesi del Settecento e sulla gestione di Mühlhan si rimanda invece a T. MICHELETTI, *Notizie sulla tecnica ed economia delle miniere piemontesi del Settecento*, in «L'industria mineraria», 24, 1973, pp. 76-91.

dei giacimenti minerari tentando di sviluppare un'industria mineraria nel Mezzogiorno. L'ispezione condotta dal capitano d'artiglieria Gerhard Heinrich Krull evidenziò la difficoltà di reperire manodopera specializzata *in loco* e la necessità di fare ricorso a militari scelti nei reggimenti tedeschi e tirolesi e a minatori sassoni¹⁵.

La strategia economica messa a punto dalla maggior parte dei governi europei nel Settecento, tesa a favorire l'affermazione dell'industria mineraria, costituì uno degli elementi decisivi che implementò la mobilità da un paese all'altro e favorì notevolmente la diffusione di nuove tecniche scientificamente fondate e in grado da una parte di ridurre i costi, dall'altra di aumentare la produttività. Inoltre, nei decenni centrali del XVIII secolo l'intervento statale promosse la nascita di un tessuto istituzionale, accademie e scuole minerarie, distinto da quello in cui l'attività scientifica aveva iniziato a svilupparsi, le università, ed esplicitamente destinato alla formazione professionale. Già ai primi decenni del Settecento risale infatti la fondazione, nel cuore dell'Europa, di istituzioni accademiche preposte allo studio delle scienze della Terra, le Bergakademien di area tedesca ma anche le Écoles des mines francesi, destinate a divenire l'epicentro culturale, «l'elemento collettore e d'irradiazione dei nuovi paradigmi scientifici e delle sperimentazioni applicate all'industria mineraria e alle tecniche fusorie»¹⁶.

Alle fine del Settecento il trasferimento e la circolazione del sapere tecnico-scientifico affidati in misura sempre minore «all'empirismo dei pratici o a processi imitativi fra il mestiere tradizionale e la nuova tecnica»¹⁷, trovarono un importante referente istituzionale nelle accademie e nelle scuole minerarie. Queste aprirono le porte a flussi sempre più consistenti di *visiting students*, uditori speciali oppure allievi di altri paesi, e di *visiting professors*, ingegneri o scienziati inviati come *stagiaires* per seguire corsi specialistici, conoscere i metodi d'insegnamento e lavorare nei laboratori, o in missione scientifica, e divennero con il sostegno delle ambasciate e dei ministeri il nuovo crocevia internazionale della ricerca nell'ambito delle scienze della Terra. Il fattore mobilità, garantito peraltro da un sistema di borse di studio, fu un importante criterio distintivo tra le accademie professionali e le università nelle quali le restrizioni legali al trasferimento di professori e di studenti si prolungarono per buona parte del Settecento, incoraggiando piuttosto una dimensione localistica della vita accademica¹⁸.

15. Sull'attività mineraria nel Mezzogiorno durante il periodo austriaco si ritornerà nel successivo capitolo. Giova comunque la lettura di R. DE SANCTIS, *La nuova scienza a Napoli tra '700 e '800*, Roma-Bari, Laterza, 1986, in particolare pp. 70-71.

16. BRIANTA, *Trasmissione del sapere tecnico*, p. 143.

17. *Ibidem*.

18. È questa una riflessione proposta da N. HAMMERSTEIN, *Epilogue: the Enlightenment*,

Alla mobilità di questa generazione di uomini di scienza che affiancavano a un'istruzione specifica e specialistica un alto livello di formazione generale va riconosciuto il merito di aver incoraggiato gli sviluppi delle tecniche costruttive, delle opere idrauliche di sollevamento delle acque, della scoperta di nuove sostanze chimiche, dell'affermazione della mineralogia e della metallurgia, dell'emersione come disciplina autonoma della geologia. Gli scienziati viaggiatori non si limitarono a trasferire soltanto un sapere tecnico, essi veicolavano pure modelli scientifico-formativi, progetti di creazione di nuove istituzioni e di codici. Il finanziamento dei viaggi di studio, di perfezionamento e di ricerca presso riconosciute accademie del vecchio continente, oppure su scala locale fu una delle iniziative più efficaci messe in atto dagli Stati europei in epoca moderna poiché creò i presupposti necessari al trasferimento, alla diffusione, nonché alla condivisione delle tecniche e del sapere.

Vitaliano Donati e il suo viaggio nell'Adriatico tra Istria e Dalmazia

Nel corso della seconda metà del Settecento le ricerche geo-mineralogiche nella Penisola condotte da scienziati viaggiatori si intensificarono. A Roma, Vitaliano Donati aveva ricevuto da Papa Benedetto XIV, su suggerimento dello scienziato Giovanni Poleni amico di Donati, l'incarico di un viaggio esplorativo e d'istruzione nel Regno di Napoli e in Sicilia per raccogliere i materiali necessari all'istituzione di un gabinetto annesso alla cattedra di Storia naturale che il pontefice intendeva istituire a Roma. Tuttavia, a causa dell'incombente pericolo della peste scoppiata in Italia meridionale nel maggio 1743, il viaggio fu interrotto. La situazione di grave rischio di contagio, venutasi a verificare in quei territori, costrinse Donati ad abbandonare il progetto e le ricerche nel Mezzogiorno¹⁹.

in W. RÜEGG, *A history of University in Europe*, Cambridge, University Press, 1996, vol. 2, pp. 621-640, p. 624.

19. Vitaliano Donati rivolse allora i suoi interessi all'estero e in particolare ai territori balcanici che già aveva avuto modo di visitare nel 1739. Si veda G. SCALVA, *Vitaliano Donati. Viaggio mineralogico nelle Alpi occidentali*, Bologna, Compositori, 2001.



Fig. 2 Vitaliano Donati da un acquerello un tempo all'Orto botanico di Padova, fotografia antica da acquerello, Università di Padova.

Vitaliano Donati era nato a Padova nel 1717 e dopo studi di medicina e di filosofia aveva iniziato ad interessarsi di scienze naturali e archeologia. Fu proprio la passione per l'archeologia a metterlo in contatto con Gianrinaldo Carli sin dalla metà degli anni Quaranta e proprio grazie a questa amicizia, e ai contatti che Carli già aveva con l'ambiente sabauda, qualche anno più tardi, il 6 ottobre 1750, Donati venne chiamato dal re Carlo Emanuele III di Savoia a ricoprire la cattedra di botanica presso l'Università di Torino²⁰. Nell'estate del 1751 lo scienziato padovano iniziò un primo viaggio di tre mesi attraverso il territorio sabauda con lo scopo di svolgere congiuntamente indagini in campo sia scientifico sia commerciale. Donati ebbe il compito di

Notare tutte le cave sì di metalli e sì di marmi, che gli venisse fatto di scoprire, di osservarne la posizione e la struttura, d'indicare i boschi donde si potesse

20. Su Donati e sui suoi rapporti con Carli si veda E. APIH, *Rinnovamento e Illuminismo nel '700 italiano. La formazione culturale di G. R. Carli*, Trieste, Deputazione di storia patria per la Venezia Giulia, 1973, pp. 108-110.

cogliere il carbon fossile e la legna per la fusione dei metalli, e finalmente di accennare tutte le particolarità, che potessero condurre allo scoprimento ed al più facile lavoro nelle miniere²¹.

Nel mentre il sovrano piemontese aveva incaricato un altro scienziato, Benedetto Spirito di Robilant di compiere una spedizione nell'Europa centrale, parallelamente aveva dato mandato a Vitaliano Donati di visitare i ducati di Savoia e Aosta per conoscere le potenzialità minerarie del territorio sabauda, compilare una mappa delle miniere, conoscere la loro dislocazione, il tipo di materia prima disponibile e le potenzialità dei giacimenti. Il viaggio esterno di Robilant e quello interno di Donati furono in ultima analisi gli strumenti attraverso i quali il governo piemontese rafforzava l'interesse nei confronti delle attività estrattivo-metallurgiche. Esperienze che, lungi dall'essere reciprocamente autonome, dovevano intrecciarsi scambiandosi i risultati al fine di avviare una profonda ristrutturazione e innovazione del settore minerario e metallurgico dello Stato sabauda.

Il viaggio mineralogico di Donati in Piemonte si svolse in via riservata, sotto la copertura della ricerca botanica, come si evince dalle stesse parole dello scienziato in occasione della descrizione della miniera di Pesey: «Avendo dovuto piuttosto sotto la figura di botanico che di storico naturale visitar una tal miniera»²². E nelle *Osservazioni di Storia Naturale* Donati raccolse le considerazioni su quanto ebbe modo di osservare nel corso del viaggio²³.

Nei primi giorni il programma di viaggio subì una prima modifica poiché Donati ricevette l'ordine regio di indagare su un problema verificatosi nella Savoia. Nella montagna di Plaine-Joux, nell'alto Faucigny, il 31 luglio 1751 avvenne un diroccamento di enormi proporzioni. L'evento destò sin da subito grande preoccupazione sia nella popolazione locale sia nelle autorità governative. Fu pure avanzata l'ipotesi che la causa di tale evento fosse stata un'eruzione vulcanica, come ricorda anche Horace-Bénédict de Saussure nel suo *Voyages dans les Alpes*²⁴.

21. La citazione è riportata in *Ivi*, p. 18.

22. *Ivi*, p. 19.

23. V. DONATI, *Osservazioni di Storia Naturale fatte da Vitaliano Donati professore di Botanica e Storia Naturale nel suo viaggio di Savoia, ed Aosta nella scorsa State dell'Anno MDCCLI. Si parla di miniere d'oro, d'argento, rame, piombo, e d'altri minerali, come pure delle diverse qualità de' marmi esistenti nelle montagne di quelle province*. Il manoscritto conservato in Archivio di Stato di Torino (d'ora in avanti ASTo), *Corte, Regia Università*, m. 5, n. 38 è stato studiato per prima da SCALVA, *Vitaliano Donati*, in particolare p. 19n.

24. «C'est auprès de cette sommité élevée qu'était située une montagne qui s'éboula en 1751, avec un fracas si épouvantable, et une poussière si épaisse et si obscure, que bien des gens crurent que c'était la fin du monde. Cette poussière noire passa pour de la fumée, les yeux préoccupés par la crainte virent des flammes au milieu de ces tourbillons de fumée ; on écrivit à Turin qu'un Volcan terrible avait éclaté au milieu de ces montagnes, et le Roi

A seguito di tale evento, Donati fu costretto a modificare i suoi piani di viaggio e a effettuare una variazione sul percorso stabilito per recarsi a constatare di persona quanto accaduto. Fugata l'ipotesi della presenza di un vulcano, lo scienziato padovano accertò che il diroccamento era stato causato da un problema di erosione e di infiltrazione dell'acqua dovuta alla presenza di tre laghi.

Ripreso il viaggio seguendo il programma originario, Donati visitò le miniere della Savoia soffermandosi in particolare sulle qualità dei marmi e sul loro possibile impiego. La conoscenza della coltivazione delle miniere e delle tecniche di sfruttamento dei giacimenti praticati sin ad allora, avrebbero dovuto essere confrontati parallelamente con le più recenti acquisizioni tecnico-scientifiche veicolate da Spirito di Robilant e dai suoi allievi al momento del rientro a Torino dopo il viaggio in Europa centrale. Lo stesso Donati era pienamente consapevole della complementarità delle due missioni quando nelle sue *Osservazioni* fa spesso riferimento al «dotto non meno che prudente e savio cavaliere di Robilant e dei suoi compagni»²⁵.

envoya le célèbre naturaliste Vitaliano Donati, pour vérifier ce rapport. Il vint avec une très-grande diligence, avant quel es rochers eussent achevé de s'ébouler, en forte qu'il fut encore témoin d'une partie de cet événement. Il rendit au Roi un compte détaillé de ses observations, et en donna une idée succincte à un de ses amis, dans une lettre dont je possède l'original ». H.-B. DE SAUSSURE, *Voyages dans les Alpes*, Neuchâtel, Samuel Fauche, 1779-1796, vol. I, pp. 413.

25. SCALVA, *Vitaliano Donati*, p. 23.



Fig. 3 Veduta della grande Miniera di Allume, e Vetriolo di San Pietro nel distretto di Sovignacco. Provincia dell'Istria (Österreichische Nationalbibliothek, Vienna)

Nel primo tratto di percorso Donati visitò i principali centri della bassa valle di Susa. Vide la montagna di San Michele della Chiusa alle cui spalle notò la presenza di un giacimento di marmo verde, completò successivamente l'itinerario dirigendosi verso le valli dell'Arc, d'Isère e d'Aosta nelle quali lo scienziato analizzò le miniere di oro, argento, rame e piombo. Lo scienziato si interessò in particolare all'intensa attività estrattiva condotta da maestranze tirolesi per conto di un imprenditore lionese e studiò le tecniche di scavo di una galleria presso una miniera argentifera del villaggio di Forneau. In questo luogo, osservò Donati, il lavoro era svolto con grave rischio per l'incolumità dei tecnici impiegati nelle varie operazioni a causa delle infiltrazioni di acqua che rendevano difficoltoso il trasporto del materiale e indebolivano la volta della galleria. Su queste problematiche, Donati propose alcuni accorgimenti necessari a migliorare le condizioni di lavoro. Egli pose infine grande attenzione alla valutazione del rendimento dell'attività estrattiva e alle quantità di argento ricavato da diversi quintali di piombo.

Se la missione in Piemonte rientrava in una precisa strategia del governo sabaudo, promuovere le ricerche di nuovi giacimenti minerali al fine di implementare le attività manifatturiere legate al settore estrattivo metallurgico, i diversi viaggi effettuati da Donati tra il 1743 e il 1750, tra Istria, Dalmazia e più in generale tra i territori balcanici, univano gli interessi dello scienziato padovano per la mineralogia e la botanica allo studio dei reperti archeologici. Si trattava di un

approccio che caratterizzò le ricerche in ambito geominario, non soltanto di Donati, a partire dalla seconda metà del Settecento: la figura dell'«antiquario-naturalista» contribuì all'integrazione tra indagine geologica e mineralogica e quella antiquario-erudita, disciplina che mirava a ricostruire la storia di un oggetto, di un sito, o di un'area ricorrendo ai resti materiali in alcuni casi intrappolati per secoli nel sottosuolo, oppure tra le montagne²⁶. Il viaggio compiuto nel 1750 in Istria e Dalmazia, accompagnato da Gianrinaldo Carli, rappresenta evidentemente un importante strumento di indagine dei giacimenti minerari delle Alpi occidentali, ma al tempo stesso rivela la particolare attenzione e capacità di Vitaliano Donati di unire l'osservazione mineralogica con quella relativa alle antichità, ricorrendo all'analisi delle pietre da costruzione e ai marmi per esaminare e valutare i monumenti architettonici e i reperti artistici.

La prima serie di viaggi nei territori balcanici, che si realizzò tra il 1743 e il 1748, seguì un itinerario preciso che consentì allo scienziato padovano di spostarsi dall'Istria alla Morlacchia, dalla Bosnia alla Dalmazia, al lago di Aurana, all'Erzegovina, all'Albania, fino al golfo del Drin. Durante i soggiorni a Spalato, Zara, Sebenico, passando poi per le cime di Velebich e le foreste delle Alpi dinariche Vitaliano Donati si interessò alla geografia fisica, alla flora e alla fauna locale, ma osservò pure le condizioni di vita e igienico sanitarie delle popolazioni, ricerche e studi che confluirono nel saggio *Della storia naturale marina dell'Adriatico*, pubblicato a Venezia nel 1750 a spese del conte Carli²⁷. E fu proprio Gianrinaldo Carli ad accompagnare in quell'anno Vitaliano Donati in un nuovo viaggio in Istria e Dalmazia: partiti da Trieste i due viaggiatori furono a Capodistria e Pola, sul cui anfiteatro fecero interessanti osservazioni, che confermarono gli interessi di Donati per la nascente archeologia e l'architettura²⁸.

Le esplorazioni scientifiche di Donati, così come le missioni di altri «antiquari-naturalisti» tra i quali Alberto Fortis, ebbero in ultima istanza un ruolo nevral-

26. Sul rapporto tra antiquaria e storia naturale, tra antiquaria e geologia si rimanda agli interessanti contributi di Maria Toscano. M. TOSCANO, *Alberto Fortis nel Regno di Napoli: naturalismo e antiquaria, 1783-1791*, Bari, Cacucci, 2004; ID., *John Hawkins e il naturalismo italiano: la geologia al servizio dell'antiquaria*, Napoli, Bibliopolis, 2007; ID., *Gli archivi del mondo: antiquaria, storia naturale e collezionismo nel secondo Settecento*, Firenze, Edifir, 2009. Si veda pure F. LUISE (ed.), *Cultura storica antiquaria, politica e società in Italia nell'età moderna: omaggio ad Antonio Coco*, Milano, Franco Angeli, 2012.

27. V. DONATI, *Della storia naturale marina dell'Adriatico*, Venezia, Francesco Storti, 1750.

28. Sui viaggi di Vitaliano Donati del 1743-1748 e del 1750 si rimanda a G. SCALVA, R. CARAMIELLO, *Da Torino all'Oceano Indiano, passando per le Alpi. Vitaliano Donati scienziato e viaggiatore, alle origini della scienza moderna*, in «Rivista di Storia dell'Università di Torino», vol. 6, 2 (2017), pp. 83-106.

gico nel processo che ispirò un nuovo modo di analizzare i reperti archeologici. Si impose la necessità di osservare i resti delle civiltà antiche dando maggiore spazio alle indagini scientifiche proprie delle discipline mineralogiche. Un'esigenza che si rafforzò grazie al contributo politico-economico dei governi europei che favorirono, attraverso il sovvenzionamento di numerose esplorazioni, l'incremento delle missioni anche a carattere locale volte ad approfondire le conoscenze minerarie e geologiche di una determinata regione. Lo studio dei materiali impiegati per costruire edifici e monumenti poteva infatti fornire ulteriori informazioni sulle risorse disponibili sul territorio, quali ad esempio cave e giacimenti minerali. Al tempo stesso un'analisi incrociata del dato archeologico e geologico poteva favorire la conoscenza degli eventi naturali che avevano segnato la storia di una specifica area geografica. Gran parte delle esplorazioni naturalistiche e geominarie dell'Istria e della Dalmazia, che daranno avvio allo sfruttamento minerario nel corso dell'Ottocento dipenderà proprio da questi prodromi settecenteschi.



Fig. 4 La memoria del tenente Pietro Turini, già ufficiale veneto e poi proprietario della miniera di San Pietro in Istria

Occorre infine osservare che i viaggi di Vitaliano Donati, come pure quelli di Robilant, di Napione e di altri scienziati europei del Settecento, presentavano finalità che trascendevano l'ambito scientifico per calarsi in quello economico. In Piemonte, ad esempio, l'implementazione dell'attività estrattiva e l'adozione di nuove tecniche, magari apprese altrove, erano finalizzate a stimolare l'economia dello Stato sabauda attraverso la creazione di nuove manifatture e a generare un indotto che impiegasse manodopera specializzata nella lavorazione dei metalli dando così luogo a officine e botteghe capaci di trasformare la materia prima in utensili da impiegare in altre lavorazioni. Tra i giacimenti minerari che promettevano un interessante profitto, Donati individuò quelle di piombo. La scelta non fu casuale. Il Piemonte, come del resto ampie parti della Penisola, era fortemente dipendente dalle importazioni del minerale soprattutto dall'area tedesca e dai Paesi Bassi. Stimolando l'estrazione locale del piombo, lo Stato sabauda avrebbe potuto rendersi così autonomo.

*Atlante storico dell'alto Adriatico
e delle città-porto di Trieste, Fiume e Pola*

a cura di Giulia DELOGU

L'Atlante storico: Trieste, Fiume, Pola e l'Adriatico

Il progetto *Venezia dopo Venezia*, nel suo obiettivo di verificare la persistenza di relazioni e reti tra la città lagunare e le sponde orientali dell'Adriatico dopo la caduta della Serenissima, ha consentito la realizzazione di questo *Atlante storico*, che si avvia in modo sperimentale. Si tratta di un prodotto intermedio tra la fase di raccolta e di analisi quantitativa dei dati e quella della loro successiva elaborazione qualitativa. In altri termini, l'*Atlante* – che potrà essere implementato da altre ricerche e da altri dati anche dopo la sua messa online – ha lo scopo principale di porre interrogativi storiografici, stimolare nuove ricerche, riflettere sull'opportunità di utilizzare strumenti interdisciplinari per capire la storia politica, culturale, sociale ed economica dell'alto Adriatico.

Come chiarito nelle pagine precedenti, lo spirito del progetto su *Venezia dopo Venezia* finanziato dalla Regione Veneto è stato quello di superare l'approccio di storia puramente economica nello studio delle città-porto e dei destini dell'Adriatico orientale, per mettere in luce da un lato la funzione di questi spazi quali luoghi di incontro e di negoziazione tra istanze politiche, istituzionali, commerciali diverse, e dall'altro la persistenza di reti e di nodi rilevanti anche dal punto di vista culturale, sociale e informativo.

Per questo motivo la ricerca si è mossa su due livelli. Il primo, al quale corrisponde la prima parte dell'*Atlante*, è quello dell'analisi storica dello sviluppo degli spazi urbani della città-porto, per verificare il grado di compenetrazione e di integrazione tra porto e città sia sovrapponendo la topografia storica a quella attuale, sia localizzando i luoghi che nel tempo sono stati destinati al governo della città e alla negoziazione e composizione delle diverse istanze sociali. Come si vedrà attraverso i tre casi di studio individuati – Trieste, Pola e Fiume – la caratteristica storica di queste tre città-porto che ne ha determinato in larga parte la fortuna sino all'inizio del Novecento, è stata quella di mantenere concentrati entro uno spazio ristretto, pur di fronte alla progressiva espansione della topografia urbana e degli impianti portuali, i luoghi e le istituzioni destinati a raccogliere le istanze sociali, culturali, economiche e a comporle in vista di efficaci soluzioni politiche. Per capire queste realtà e in che modo all'interno della città-porto si raggiunga un effettivo livello di integrazione fra le strutture portuali e quelle urbane rispetto alla collocazione topografica delle istituzioni e dei luoghi di negoziazione commerciale e istituzionale, si è pensato di offrire una serie di mappe topografiche che per ciascuna delle tre città porto coprono un arco cronologico compreso tra la fine del XVIII secolo e l'inizio del Novecento, con una periodicità media di circa trent'anni. Nel solo caso di Pola, che mantiene una topografia sostanzialmente inalterata sino alla prima metà dell'Ottocento, il termine a quo è posticipato agli anni quaranta del XIX secolo. Le fonti iconografiche derivano da materiali coevi a stampa, dal patrimonio documen-

tario dell'IRCI e dalla cartografia storica conservata presso i Civici Musei di Storia ed Arte di Trieste e presso l'Archivio di Stato di Fiume rielaborata graficamente in funzione della realizzazione del progetto.

La seconda parte dell'*Atlante* intende evidenziare invece i nodi e le reti che, nella logica di un'indagine su *Venezia dopo Venezia*, hanno consentito nel tempo di continuare a concepire l'area dell'alto Adriatico come un sistema complesso, dove i diversi soggetti (città-porto e porti franchi) non si muovevano in una logica di semplice concorrenza ma in una logica di complementarità, che permise nel XIX secolo la ricostituzione o il mantenimento della rete veneziana attraverso la creazione di un Adriatico asburgico. Come ha osservato recentemente Giulio Mellinato analizzando il contesto dal punto di vista economico, questo sistema di complementarità e di interconnessioni, che permetteva anche i collegamenti con la sponda occidentale dell'Adriatico, sarebbe divenuto teatro di forme di controllo sempre più penetranti da parte degli Stati a fine Ottocento, sino a instaurare una logica di competizione e di superiorità del più forte che avrebbe trovato sfogo nel primo conflitto mondiale¹. In questa seconda parte dell'*Atlante*, la logica dell'interconnessione viene restituita attraverso l'analisi di fonti diverse, non solo di natura economico-statistica, ma di natura informativa e culturale, anche nell'intento di valorizzare anche il patrimonio documentario conservato presso l'Istituto Regionale per la Cultura Istriano-fiumano-dalmata. Le fonti sono tanto veneziane quanto triestine, istriane-fiumano-dalmate e vanno dalla stampa periodica ad alcune grandi iniziative editoriali della metà dell'Ottocento. Provengono dal patrimonio documentario dell'IRCI, dalla biblioteca della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Venezia, dagli Archivi di Stato di Venezia e di Trieste, dalla Biblioteca Civica di Trieste. Ciascuna mappa è accompagnata da una nota esplicativa che descrive non soltanto la fonte e la sua storia ma anche la tipologia delle informazioni che si possono ricavare e la loro funzione all'interno del progetto complessivo.

L'*Atlante* si inserisce in un filone di studi che, in anni recenti, ha teso a sottolineare, a livello storico, l'importanza della dimensione spaziale e delle reti di connessione nello studio di fenomeni culturali, economici e politici e quindi ad utilizzare per la presentazione dei risultati di ricerca anche strumenti figurativi e mappe².

1. G. MELLINATO, *L'Adriatico conteso. Commerci, politica ed affari tra Italia e Austria-Ungheria (1882-1914)*, Milano, FrancoAngeli, 2018, pp. 245-246.

2. Cfr., ad esempio, P.-Y. BEAUREPAIRE e S. MARZAGALLI, *Atlas de la Révolution française: circulations des hommes et des idées, 1770-1804*, Paris, Autrement, 2010; P.-Y. BEAUREPAIRE, *Atlas de l'Europe moderne. De la Renaissance aux Lumières*, Paris, Autrement, 2019. V. anche i progetti in corso: *Mapping the Republic of Letters* (<http://republicofletters.stanford.edu>) e *Mapping History* (<https://mappinghistory.uoregon.edu>).

Le mappe e la cartografia, dal momento della loro messa in rete, saranno liberamente accessibili, in modo che la piattaforma sia allo stesso tempo uno strumento di trasferimento, di progettazione e di sviluppo per ulteriori studi. L'approfondimento della struttura territoriale delle varie città porto diventerà così funzionale sia alla conoscenza di aree poco studiate nella topografia portuaria, sia alla comprensione delle dinamiche che sottendono alla circolazione delle conoscenze negli spazi portuari e alle trasformazioni che essa produce nel tessuto urbano e i processi di comunicazione e informazione, creatori del paesaggio portuario; sia infine a comprendere il ruolo degli attori e delle persone che circolano nello e attraverso lo spazio urbano e portuale e tra le diverse città-porto dell'alto Adriatico.

Le immagini dell'Atlante, relative alle reti di circolazione e di diffusione dei commerci, dei saperi e delle persone, sono state ottenute attraverso Palladio, un software open-source realizzato dalla Stanford University – all'interno del Center for Spatial and Textual Analysis e in particolare del laboratorio Research + Design – per fornire strumenti di analisi e di visualizzazione di dati complessi alla ricerca socio-umanistica. Palladio è accessibile liberamente online (<https://hdlab.stanford.edu/palladio/>) e permette a ciascun utente la configurazione di database digitali da cui poi possono essere create mappe (che evidenzino luoghi specifici e le connessioni esistenti tra di loro), grafici, timelines, gallerie di immagini e testi.

Le immagini che descrivono i luoghi di formazione e di negoziazione della politica, dell'informazione e dell'economia sono state ottenute attraverso una rielaborazione digitale di mappe antiche – opere a stampa già oggetto di studio e di pubblicazione nell'ambito delle storie cittadine delle diverse località prese in considerazione – con la loro sovrapposizione al reticolato moderno e l'evidenziazione dei luoghi di interesse. Questo risultato è stato ottenuto rielaborando la fonte mediante il software GIMP (cross-platform image editor) e sovrapponendola ad una mappa attuale ricavata da OpenStreetMap, con la successiva selezione degli elementi da visualizzare e l'utilizzo di Microsoft Paint per Windows.

Per i consigli sulla scelta delle fonti anche in relazione alla loro qualità grafica si ringrazia il personale delle biblioteche dell'Istituto Regionale per la Cultura Istriano-fiumano-dalmata e dei Civici Musei di Storia ed Arte, per il contributo in fase progettuale Fabio D'Angelo e per la rielaborazione delle immagini l'ing. Romano Trampus di Trieste.

Le Tavole

Il viaggio verso Trieste, l'Istria e la Dalmazia di Vitaliano Donati 1743-1750

Fig. 1 *Località descritte o menzionate da Vitaliano Donati*

Fonte: V. Donati, *Della storia naturale marina dell'Adriatico: saggio*, Venezia, Appresso Francesco Storti, 1750

Il viaggio compiuto nel 1750 in Istria e Dalmazia, accompagnato da Gianrinaldo Carli, rappresenta un importante strumento di indagine dei giacimenti minerali delle Alpi occidentali, ma al tempo stesso rivela la particolare attenzione e capacità di Vitaliano Donati di unire l'osservazione mineralogica con quella relativa alle antichità, ricorrendo all'analisi delle pietre da costruzione e ai marmi per esaminare e valutare i monumenti architettonici e i reperti artistici. La prima serie di viaggi nei territori balcanici, che si realizzò tra il 1743 e il 1748, seguì un itinerario preciso che consentì allo scienziato padovano di spostarsi dall'Istria alla Dalmazia, scendendo verso la Bosnia sino all'Albania e al golfo del Drin. Durante i soggiorni a Spalato, Zara, Sebenico, Donati si interessò alla geografia fisica, alla flora e alla fauna locale, ma osservò pure le condizioni di vita e igienico sanitarie delle popolazioni, ricerche e studi che confluirono nel saggio *Della storia naturale marina dell'Adriatico*, pubblicato a Venezia nel 1750 a spese del conte Carli. L'immagine è stata ottenuta con il software open-source Palladio, sviluppato dalla Stanford University.

Descrizione della fonte: stampato a Venezia a spese di Gianrinaldo Carli, il saggio di Donati (pagg. [8], LXXXI, [1], con 10 tavole) costituisce una delle prime indagini sulla biologia marina, sull'idrologia e sulla geologia della costa orientale dell'Adriatico, arricchita da descrizioni di fossili e di specie animali.



Fig. 1 Località descritte o menzionate da Vitaliano Donati

Le notizie nel «Foglio Periodico Istriano» (1808)

Fig. 2 *La diffusione in Istria delle notizie dal mondo*

Fig. 3 *Dettaglio: la diffusione in Istria delle notizie dall'Europa*

Fig. 4 *Dettaglio dell'area adriatica*

Fonte: «Foglio Periodico Istriano» 1808 - Osrednja knjižnica Srečka Vilharja Koper (collezioni digitali)

Descrizione: La mappa evidenzia i luoghi di provenienza delle notizie contenute nel «Foglio Periodico Istriano» (1808). Illustra l'ampiezza della rete informativa nella quale era inserita Capodistria, che riusciva a raccogliere settimanalmente notizie da tutto il mondo. In particolare, nel periodo analizzato (13 maggio – 15 luglio 1808) erano giunte notizie da: Parigi, Bajona, Bordeaux, Madrid, Cadice, Lisbona, Pamplona, Londra, Pietroburgo, Copenaghen, Manchester, Abo, Amburgo, Augsburg, Utrecht, Amsterdam, Vienna, Petrovaradin, Genova, Milano, Mantova, Compiègne, Orleans, Valencey, il Brasile, Sveaborg, Costantinopoli, Francoforte, Venezia, Trieste, Lubecca, la Martinica, Saint Kitts, Saint Thomas, Tobago, Napoli, Pavia, Praga, Pesaro, Firenze, Parma, Piacenza, Valladolid, Nimes, Janina, Cataro, Lipsia, Kiel, Lorient, gli Stati Uniti, Göteborg, Pisa, Guadalupa, il Marocco, Monaco di Baviera, Piombino, Belluno, Feltre, Ferentino, Belgrado, Kronstadt, Stralsund, Padova. Le immagini sono state ottenute con il software open-source Palladio, sviluppato dalla Stanford University.

Descrizione della fonte: Il «Foglio Periodico Istriano» venne stampato a Capodistria dal 2 settembre 1807 al marzo 1810. Usciva settimanalmente, al sabato. Inizialmente le stampe (per conto della tipografia prefettizia) erano curate da Gasparo Weiss, ma dal 1808 passarono a Giuseppe Sardi. Si trattò della prima pubblicazione periodica fatta in Istria. Fu creato per volere del prefetto del Dipartimento Angelo Calafati. I testi venivano scritti da Luigi Marini, che per le notizie internazionali si basava soprattutto sul «Giornale italiano» di Milano. Nel marzo 1810, quando la sede amministrativa del Dipartimento divenne Trieste, anche il giornale fu trasferito e prese il nome di «Foglio Periodico Triestino»



Fig. 2 *La diffusione in Istria delle notizie dal mondo*



Fig. 3 Dettaglio: la diffusione in Istria delle notizie dall'Europa



Fig. 4 *Dettaglio dell'area adriatica*

La rete informativa di Venezia sui porti franchi fra il 1814 e il 1870

Fig. 5 *La rete informativa di Venezia sui porti franchi del mondo, 1814-1870*

Fonte: Archivio di Stato di Venezia, Archivio della Camera di Commercio

Descrizione: per tutto l'Ottocento la Camera di Commercio di Venezia, nell'intento di consolidare il ruolo del porto franco, la sua funzione nel sistema dell'Adriatico asburgico e le prospettive di sviluppo, si impegnò nel raccogliere dati e notizie sulla creazione o cancellazione di porti franchi in tutto il mondo: Ancona, Odessa, Kerch, Genova, Marsiglia, Corfù, Cadice, Lisbona, Porto Braila, Livorno, Saint Thomas, Trieste, Anversa, Ostenda, Brindisi, Algeri. L'immagine è stata ottenuta con il software open-source Palladio, sviluppato dalla Stanford University.

Descrizione della fonte: la documentazione utilizzata proviene dall'Archivio della Camera di Commercio di Venezia (buste 5, 7, 23, 27, 30, 37, 40, 49, 65, 78, 96, 107, 112) che è conservata presso l'Archivio di Stato di Venezia. Si tratta di una serie di documenti, raccolti tra il 1814 e il 1870 sotto il titolo VII e la denominazione «Porti franchi», che contengono informazioni sulla istituzione, cancellazione e funzionamento di porti franchi nel mondo.



Fig. 5 *La rete informativa di Venezia sui porti franchi del mondo, 1814-1870*

La rete di corrispondenti dell'editore Antonio Caminer e di distribuzione del «Giornale di Venezia» nel 1815

Fig. 6 *Corrispondenti e diffusione del «Giornale di Venezia» nel 1815*

Fonte: «Giornale di Venezia», nr. 183, 3 luglio 1815, Biblioteca Nazionale Marciana, Venezia

Descrizione: la mappa rappresenta una rielaborazione dell'elenco dei corrispondenti dell'editore Antonio Caminer che pubblicava negli anni della Restaurazione il «Giornale di Venezia» mostra in quale misura venisse conservata, nei primi anni del governo austriaco, la rete di informazioni e di circolazione delle notizie sopravvissuta alla fine della Repubblica di Venezia. Parte integrante di questa rete rimanevano le città-porto dell'Adriatico settentrionale, in particolare Trieste, Capodistria, Fiume e Zara, nodi di un sistema che le collegava direttamente al tradizionale mercato della Serenissima. L'immagine è stata ottenuta con il software open-source Palladio, sviluppato dalla Stanford University

Descrizione della fonte: Il «Giornale di Venezia» (1814-1815) veniva compilato da Antonio Caminer – figlio di Domenico e fratello di Elisabetta Caminer Turra -, già redattore del «Nuovo Postiglione» (cessato nel 1811) e poi del «Giornale dipartimentale dell'Adriatico». Dal 1 gennaio 1816 assunse il nome di «Gazzetta privilegiata di Venezia».

Ad oggetto di porre un freno agli arbitrij, e di riconoscere ancora la qualità della Farina gialla per gli oggetti Sautarj, trova il Municipio di fissarne la vendita colla seguenti discipline .

I. Ogni Introduttore di Farina gialla dovrà approdare, sotto pena della perdita del genere, alla Riva della Piazzetta .

II. Non potrà divenire ad alcun Contratto con gli Acquirenti per la vendita intirza senza l'intervento del Delegato Municipale e ciò destinato, oul aspetterà di riconoscere la qualità del genere, ed il prezzo al quale sarà stato venduto ai Bottegaj, rilasciando una giornaliera Tariffa ad ogni Acquirente del prezzo a cui dovrà essere venduta in relazione al primo acquirento .

III. Li venditori che altereranno il prezzo stabilito dall'indicata Tariffa, saranno assoggettati a pena afflittiva proporzionale alla mancanza .

Alli Signori Commissarj di Polizia de' Sestieri è raccomandato con tutta l'efficacia la sorveglianza per l'esecuzione del disposto. Venezia 5. giugno 1815.

GHADENIGO

Bellato Segr. in capo

L'Imp. Reg. Prefettura provvisoria del dipartimento dell'Adriatico.

La Prefettura si fa sollecita di render nota al Pubblico la gratuita determinazione dell'Imp. R. Governo Generale, per cui furono rilasciati all'Imp. R. Cassa di Finanza, e Domestici gli ordini convenienti per l'immediato pagamento secondo i metodi, e discipline in corso delle com-

Pubblica impresa, e come obbligo di consegnare un dato nelle funzioni del proprio mestiere, ed almeno obbligato a venir a applicazione per apporre il tutto in loco tempo, ed subito Tommaso Pietro Zelanti, messo dalle ricerche dell'Opera stessa, che di continuo in passato, si è da dimissionato e pubblicata per mezzo d'Altre notizie.

Nei riprodurre, in det e Opre privilegiate invece egli di fare con gratia non solo al proprio mestiere, ma ben anche a tutti gli privati, che fanno di business taluno, ed sono dipendenti da se stessi, e sopravvengano le proprie Cause, e anche la benedizione delle nuove Leggi, le proibite, potendo egualmente con quest'Opera da se stesso, e senza bisogno d'Altri, tirarsi un gli altri del Fisco.

L'Opera sarà divisa in tre Tomi in 2. vo, ciascuno di pagine più o meno in otto, e distribuito alla stampa pubblica, ed ogni Tomo costerà L. 2. Il libro da pubblicarsi alla prefettura del ministero nell'incisione per conto della quantità di 1000000, potendo questo sommare il numero d'altro in uno degli suoi parti da a somarsi, l'Editore eccita gli signorini di essere solleciti ad inviar a qui in Venezia, tanto alla sua Tomografia e di Fisco al N. 1854, quanto prima quel libro che s'incorporano dell'Associazione mercantile, e di tutti loro a presso a di questi del presente, aggiustando al ricarsi di tutte le parti, poiché secondo il numero di 1000000, quello degli esemplari, gli altri per se potranno essere più, e qualche possente il tempo dell'attestazione d'Edizione, ed avrà argente nel stabilimento di spazzare Venezia 30 Giugno 1815

R I C A P I T O	
BASANO Nigetti Domenico	PADOVA Paolo Paolo
BERGAMO Antonio Vanni	ROVERETO Lucchese Giovanni
BELLUNO Bartolomeo Longi	TRAVICOLI Trevisi Francesco
BRESCIA G. Luigi Longi	VERONA Marchese Longi
CAPODISTRIA Longi Michele	ROVERETO Lucchese Longi
CHIOGGIA Longi Carlo	SALIZADA Longi Michele
CONEGLIANO Longi Michele	S'ALTO Longi Michele
CREMA Longi Paolo	TRIVENTO Longi Michele
CRESINA Longi Lorenzo	TRIVIGLIO Longi Antonio
FERRARA Longi Giuseppe	UDINE Longi Paolo
FIRENZE Longi Domenico	VERONA Longi Paolo
GENOVA Longi Paolo	VERONA Longi Paolo
LECCE Longi Carlo	VENEZIA Longi Antonio
LODI Longi Paolo	ZARA Longi Antonio
MANTOVA Longi Carlo	
MILANO Longi Antonio	



Fig. 6 *Corrispondenti e diffusione del «Giornale di Venezia» nel 1815*

La navigazione nel 1838

- Fig. 7 *La rete commerciale dei porti austriaci (1838)*
Fig. 8 *La rete commerciale dei porti austriaci (1838) – il dettaglio dell'Europa*
Fig. 9 *La rete commerciale del porto di Trieste (1838)*
Fig. 10 *La rete commerciale del porto di Venezia (1838)*
Fig. 11 *La rete commerciale del porto di Rovigno (1838)*
Fig. 12 *La rete commerciale del porto di Fiume (1838)*

Fonte: *Indicazioni sulla navigazione nei porti erariali austriaci negli anni amministrativi 1838-1844*, Trieste, Weiss, 1845 – Biblioteca Civica Attilio Hortis di Trieste e Biblioteca Nazionale Marciana di Venezia

Descrizione: Le mappe illustrano provenienze dei bastimenti approdati a Trieste, Venezia, Chioggia, Rovigno e nei Litorali ungarico e dalmata nel corso del 1838. Le mappe mostrano le reti ormai dei traffici che convergevano verso i porti austriaci ed in particolare mostrano la preminenza di Trieste, che si trovava inserita in una vera e propria rete globale. Venezia, Rovigno e Fiume, invece, sono parte di reti di dimensione europea e che guardano soprattutto verso est. Le immagini sono state ottenute con il software open-source Palladio, sviluppato dalla Stanford University.

Descrizione della fonte: le *Indicazioni sulla navigazione nei porti erariali austriaci negli anni amministrativi 1838-1844* costituiscono una fonte statistica di grande rilevanza dovuta al lavoro di Vincenzo Gallo, professore di matematica, nautica, statistica ed astronomia all'Accademia di commercio e nautica di Trieste, fondatore del primo nucleo del locale Osservatorio astronomico.



Fig. 7 *La rete commerciale dei porti austriaci (1838)*



Fig. 8 *La rete commerciale dei porti austriaci (1838) – il dettaglio dell'Europa*



Fig. 9 *La rete commerciale del porto di Trieste (1838)*



Fig. 10 *La rete commerciale del porto di Venezia (1838)*



Fig. 11 *La rete commerciale del porto di Rovigo (1838)*



Fig. 12 *La rete commerciale del porto di Fiume (1838)*

Trieste, l'Istria e la Dalmazia nell'*Enciclopedia del negoziante ossia Gran dizionario del commercio, dell'Industria, del banco e delle manifatture* (Venezia 1839-1843)

Fig. 13 *L'importanza dell'Adriatico orientale nel mercato globale del primo Ottocento*

Fonte: Biblioteca Nazionale Marciana, Venezia

Descrizione: l'*Enciclopedia del negoziante, ossia Gran dizionario del commercio, dell'industria, del banco e delle manifatture...opera del tutto nuova ... compreso un indice alfabetico generale e ragionato di tutti i manifattori e fabbricatori d'Italia in ogni genere compilata per cura di varii negozianti e industriosi italiani* fu una delle imprese editoriali più impegnative nella Venezia degli anni Trenta dell'Ottocento. Si trattava di una vasta opera che univa nozioni economiche e giuridiche alla geografia, alla storia, alla politica, con l'intenzione di offrire una guida ai negozianti che operavano nello spazio mediterraneo o che comunque usavano l'italiano come lingua dei commerci. Al suo interno, voci specifiche erano dedicate anche alla descrizione delle città-porto con ampiezza differente a seconda della loro rilevanza. Nella mappa la dimensione del punto che indica le città dell'Adriatico orientale vuole dare indicazione della rilevanza che esse hanno all'interno della trattazione generale. L'immagine è stata ottenuta con il software open-source Palladio, sviluppato dalla Stanford University.

Descrizione della fonte: stampata a partire dal 1839 a fascicoli, destinata poi a conoscere tre edizioni ciascuna in 7 tomi, l'*Enciclopedia* uscì dalla tipografia Antonelli ed è diffusa nelle biblioteche delle principali Camere di Commercio delle città adriatiche.



Fig. 13 *L'importanza dell'Adriatico orientale nel mercato globale del primo Ottocento*

I collegamenti marittimi e postali tra Venezia, Trieste, L'Istria e la Dalmazia 1839-1843

Fig. 14 *Mappa dei collegamenti marittimi fra Venezia e le coste dell'Adriatico orientale tra il 1839 e il 1843*

Fonte: *Enciclopedia del negoziante ossia Gran dizionario del commercio, dell'Industria, del banco e delle manifatture* (Venezia 1839-1843)

Descrizione: sempre attraverso l'*Enciclopedia del negoziante* è possibile ricostruire la mappa dei collegamenti marittimi fra Venezia e la costa istriana e Dalmata, lungo tragitti che univano Trieste a Venezia e Trieste ad Ancona e poi Trieste a Lussinpiccolo, Lussinpiccolo a Zara, Zara a Sebenico, Sebenico a Spalato, Spalato a Lesina, Lesina a Curzola, Curzola a Ragusa e Curzola a Cattaro. Le linee erano garantite dai battelli a vapore del Lloyd Austriaco, che provvedevano al trasporto di merci, di persone e della corrispondenza. La mappa, mostra quanta importanza avessero mantenuto ancora alla metà dell'Ottocento il sistema di navigazione a vista lungo la fascia costiera, il sistema del piccolo cabotaggio e l'uso di brevi tragitti per unire nella maniera più efficace possibile le molte località costiere della fascia già veneta. L'immagine è stata ottenuta con il software open-source Palladio, sviluppato dalla Stanford University.



Fig. 14 *Mappa dei collegamenti marittimi fra Venezia e le coste dell'Adriatico orientale tra il 1839 e il 1853*

Le notizie nel «Popolano dell'Istria» (1850)

Fig. 15 *Le notizie nel «Popolano dell'Istria»: dimensione locale per le varie (in rosso), dimensione internazionale per l'economia politica (in blu)*

Fig. 16 *Dettaglio: la rete delle notizie locali (in rosso)*

Fonte: «Popolano dell'Istria» 1850 - Metelwin Digital Library

Descrizione: La mappa evidenzia i luoghi di provenienza delle notizie contenute nel «Popolano dell'Istria» (1850). Illustra il doppio registro seguito dal giornale che per le notizie varie si limita alla dimensione locale, privilegiando soprattutto l'area istriana, mentre per le notizie di carattere economico, contenute nella rubrica «Economia politica» raccoglie informazioni a livello internazionale. In particolare, nel periodo analizzato (1 ottobre 1850 – 16 novembre 1850) erano giunte notizie varie da Buje, Montona, Capodistria, Pirano, Pola, Brescia; e notizie di economia da Francoforte, Milano, Liverpool, Marsiglia, Alicante, Graz, Vienna e Lemberg. Le immagini sono state ottenute con il software open-source Palladio, sviluppato dalla Stanford University.

Descrizione della fonte: Il «Popolano dell'Istria» venne stampato a Trieste dal 1 ottobre 1850 al 2 settembre 1851. Usciva bisettimanalmente presso la tipografia Weis. I testi venivano compilati da Michele Fachinetti.



Fig. 15 *Le notizie nel «Popolano dell'Istria»: dimensione locale per le varie (in rosso), dimensione internazionale per l'economia politica (in blu)*



Fig. 16 *Le notizie nel «Popolano dell'Istria», dettaglio: la rete delle notizie locali (in rosso)*

La navigazione nel 1859

- Fig. 17 *La rete commerciale dei porti austriaci (1859)*
Fig. 18 *Le rete commerciale dei porti austriaci (1859) – il dettaglio dell'Europa*
Fig. 19 *La rete commerciale del porto di Trieste (1859)*
Fig. 20 *La rete commerciale del porto di Venezia (1859)*
Fig. 21 *La rete commerciale del porto di Rovigno (1859)*
Fig. 22 *La rete commerciale dei porti del Litorale ungarico (1859)*

Fonte: *Navigazione nei porti austriaci 1859*, Trieste, Weis, 1861
(Harvard University Digital Library)

Descrizione: le mappe illustrano le provenienze dei bastimenti approdati a Trieste, Venezia, Rovigno e nel Litorale ungarico nel corso del 1859. Le mappe mostrano le reti dei traffici che convergevano verso i porti austriaci ed in particolare mostrano la perdurante preminenza di Trieste. Mostrano, però, anche la progressiva apertura globale di Venezia, rispetto al bacino di azione di Rovigno e Fiume che restava prevalentemente europeo. Le immagini sono state ottenute con il software open-source Palladio, sviluppato dalla Stanford University.

Descrizione della fonte: La pubblicazione dei volumi sulla *Navigazione nei porti austriaci* veniva curata annualmente dalla Borsa mercantile di Trieste assieme a quelli sui *Movimenti della navigazione austriaca nei porti esteri*, essenzialmente a fini statistici e in lingua italiana, anche se poi ne veniva data notizia sui principali giornali di lingua tedesca.



Fig. 17 *La rete commerciale dei porti austriaci (1859)*



Fig. 18 *Le rete commerciale dei porti austriaci (1859) – il dettaglio dell'Europa*



Fig. 19 *La rete commerciale del porto di Trieste (1859)*



Fig. 20 *La rete commerciale del porto di Venezia (1859)*



Fig. 21 *La rete commerciale del porto di Rovigo (1859)*



Fig. 22 *La rete commerciale dei porti del Litorale ungarico (1859)*

La provenienza delle notizie della «Gazzetta di Fiume» 1860-1861

Fig. 23 *Le notizie dall'Europa nella «Gazzetta di Fiume» degli anni 1860 e 1861*

Fonte: «Gazzetta di Fiume», vol. 1 1860-1861 (Österreichische Nationalbibliothek, Vienna)

Descrizione: la mappa mostra la provenienza delle notizie raccolte nella «Gazzetta di Fiume» tra il secondo semestre del 1860 e il 1861. L'elemento di maggior interesse in questa elaborazione grafica consiste nel fatto che il giornale selezionava in maniera significativa le fonti di informazione, limitando l'origine di quelle estere a poche capitali europee e l'origine di quelle italiane a Torino, Milano, Firenze e Napoli e cercando contemporaneamente di mantenere attiva la rete di corrispondenze con la Dalmazia e con l'Istria, soprattutto attraverso corrispondenti ad Albona. Le immagini sono state ottenute con il software open-source Palladio, sviluppato dalla Stanford University.

Descrizione della fonte: la «Gazzetta di Fiume», redatta da libraio Ercole Dezza, venne stampata a Fiume dal 1860 al 1867 dopo la cessazione dell'«Eco di Fiume». A seguito del processo cui fu sottoposto Rezza all'inizio del 1862, la direzione venne assunta da Francesco Marenigh, già redattore del giornale triestino «La Guardia Nazionale».

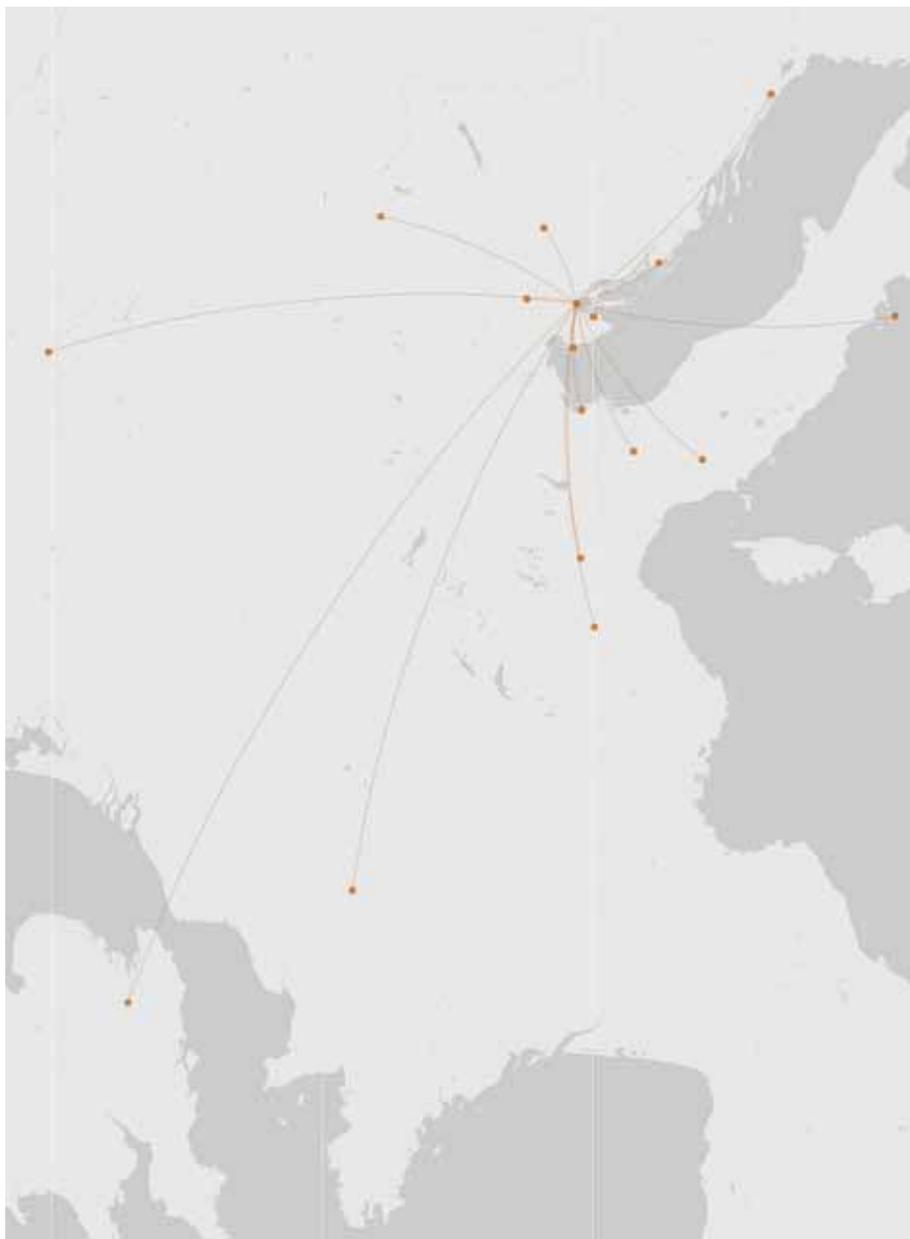


Fig. 23 *Le notizie dall'Europa nella «Gazzetta di Fiume» degli anni 1860 e 1861*

I luoghi della negoziazione nella città e porto franco di Trieste alla fine del Settecento

Fig. 24 *I luoghi della negoziazione nella città e porto franco di Trieste (circa 1795)*

Fonte: Biblioteca Civica e Civici Musei di Storia ed Arte Trieste (rielaborazione)

Descrizione: questa pianta della città e del porto franco di Trieste descrive lo sviluppo urbano nella fase della sua massima espansione settecentesca, con il porto racchiuso entro il grande molo (molo Teresiano). Sovrapposta su una pianta della città odierna, che permette di individuare i punti di riferimento rispetto al reticolato attuale, evidenzia come i luoghi della vita civile e della negoziazione economica e politica – sottolineati da un cerchio – fossero concentrati entro uno spazio assai ridotto collocato sostanzialmente al centro dell'area della città-porto composta da terra e mare e in una zona di contatto tra area urbana e area portuali. Lì si trovavano le sedi tanto dell'autorità civile (Intendenza commerciale e poi Governo, loggia comunale) quanto della rappresentanza mercantile e dell'autorità portuale. L'immagine è stata ottenuta rielaborando la fonte mediante il software GIMP (cross-platform image editor) e sovrapponendola ad una mappa attuale ricavata da OpenStreetMap con selezione degli elementi da visualizzare.

Descrizione della fonte: la *Pianta della Ces. Reg. Città e Porto Franco di Trieste* (originale cm 31 x 47) risalente al 1795 e disegnata da Giuseppe Colnhuber, è la prima della città eseguita a stampa (incisore Giuseppe Torricella). Ne esistono diversi esemplari fra le biblioteche triestine e la Biblioteca Nazionale di Firenze. Già pubblicata in E. GODOLI, *Trieste*, Roma-Bari, Laterza, 1984, p. 104.

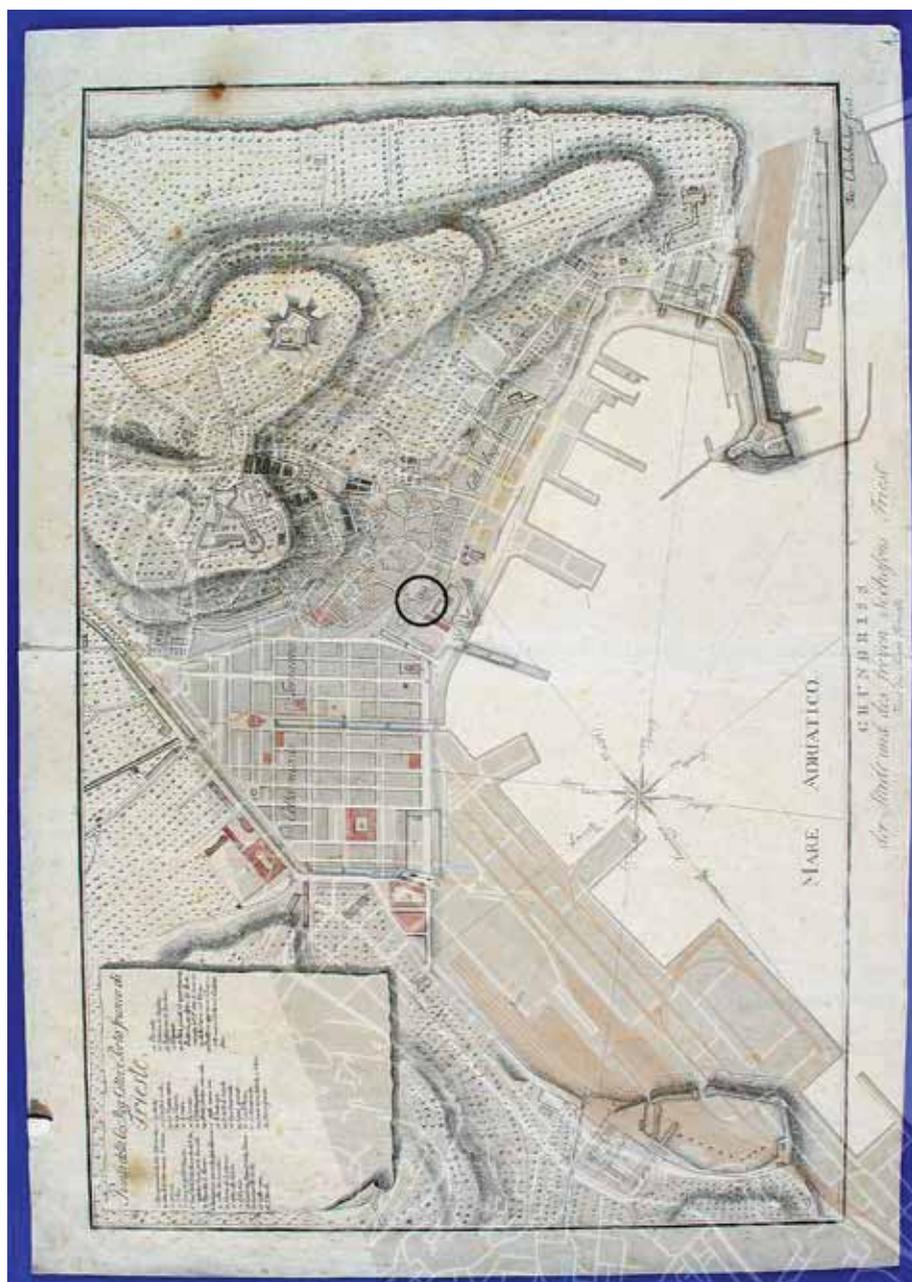


Fig. 24 I luoghi della negoziazione nella città e porto franco di Trieste (circa 1795)

I luoghi della negoziazione nella città e porto franco di Trieste negli anni Venti dell'Ottocento

Fig. 25 *I luoghi della negoziazione nella città e porto franco di Trieste (circa 1820)*

Fonte: Biblioteca Civica e Civici Musei di Storia ed Arte Trieste (rielaborazione)

Descrizione: il *Piano della Città, del Portofranco e circondario di Trieste* venne stampato originariamente nel 1819 dall'ingegnere Giacomo Vicentini e descrive lo sviluppo urbano, con costante aggiornamento (ne esistono diverse versioni) negli anni della Restaurazione. Rispetto a quello del 1795 appare significativo lo sviluppo dello spazio urbano sia in direzione nord sia in direzione sud, con il completamento del cosiddetto «borgo Giuseppino», mentre vengono elaborati i primi progetti per la riorganizzazione dello spazio urbano nel centro della città intorno alla piazza Grande. La rappresentanza di Borsa ha nel frattempo trovato una nuova collocazione nell'edificio poco distante eretto su progetto dell'arch. Antonio Mollari (1802). Sovrapposta su una pianta della città odierna, che permette di individuare i punti di riferimento rispetto al reticolato attuale, si può notare come nonostante l'espansione urbana i luoghi della vita civile e della negoziazione economica e politica – sottolineati da un cerchio – sono più distribuiti nello spazio ma rimangono sempre concentrati entro un raggio assai ridotto che rimane collocato sostanzialmente al centro dell'area della città-porto. L'immagine è stata ottenuta rielaborando la fonte mediante il software GIMP (cross-platform image editor) e sovrapponendola ad una mappa attuale ricavata da OpenStreet-Map con selezione degli elementi da visualizzare.

Descrizione della fonte: il *Piano della Città, del Portofranco e circondario di Trieste* (originale cm 51 x 59) stampato nel 1819, aggiornato nel 1820 e poi nel 1823 esiste in diversi esemplari conservati presso varie istituzioni triestine. Già pubblicata in E. GODOLI, *Trieste*, Roma-Bari, Laterza, 1984, p. 139.



Fig. 25 I luoghi della negoziazione nella città e porto franco di Trieste (circa 1820)

I luoghi della negoziazione nella città e porto franco di Trieste nel 1879

Fig. 26 *I luoghi della negoziazione nella città e porto franco di Trieste (1879)*

Fonte: Biblioteca Civica e Civici Musei di Storia ed Arte Trieste (rielaborazione)

Descrizione: il *Progetto del piano generale di regolazione ed ampliamento della città di Trieste*, sostanzialmente il piano regolatore per Trieste, venne stampato per mostrare l'ampliamento delle strutture portuali verso nord-ovest (il cosiddetto Porto nuovo) e il contemporaneo allargamento dello spazio urbano. Rispetto ai piani del 1795 e del 1820 si nota la grande espansione della città seguita all'inaugurazione della linea ferroviaria e alla costruzione di nuovi quartieri nelle periferie, ma anche la riorganizzazione dello spazio urbano intorno alla piazza Grande, con l'interramento dell'antico Mandracchio e l'allargamento della piazza, la costruzione del nuovo palazzo magistratuale, sede del Comune (1871), i lavori in corso per la costruzione del palazzo del Lloyd Austriaco (1880), il mantenimento della rappresentanza di Borsa nel vicino edificio eretto dall'arch. Antonio Mollari (1802). Sovrapposta su una pianta della città odierna, che permette di individuare i punti di riferimento rispetto al reticolato attuale, si può notare ancora una volta come nonostante l'intensa espansione urbana e portuale i luoghi della vita civile e della negoziazione economica e politica – sottolineati da un cerchio – continuano a rimanere al centro dello spazio comprendente l'area della città-porto. L'immagine è stata ottenuta rielaborando la fonte mediante il software GIMP (cross-platform image editor) e sovrapponendola ad una mappa attuale ricavata da OpenStreetMap con selezione degli elementi da visualizzare.

Descrizione della fonte: il *Progetto del piano generale di regolazione ed ampliamento della città di Trieste* (originale cm 52 x 75) venne elaborata dall'ing. E. Lorenzutti e dal Civico Ufficio per le pubbliche costruzioni riutilizzando la pianta stampata nel 1875 da A. Ferlettig. Già pubblicata in E. GODOLI, *Trieste*, Roma-Bari, Laterza, 1984, p. 139.

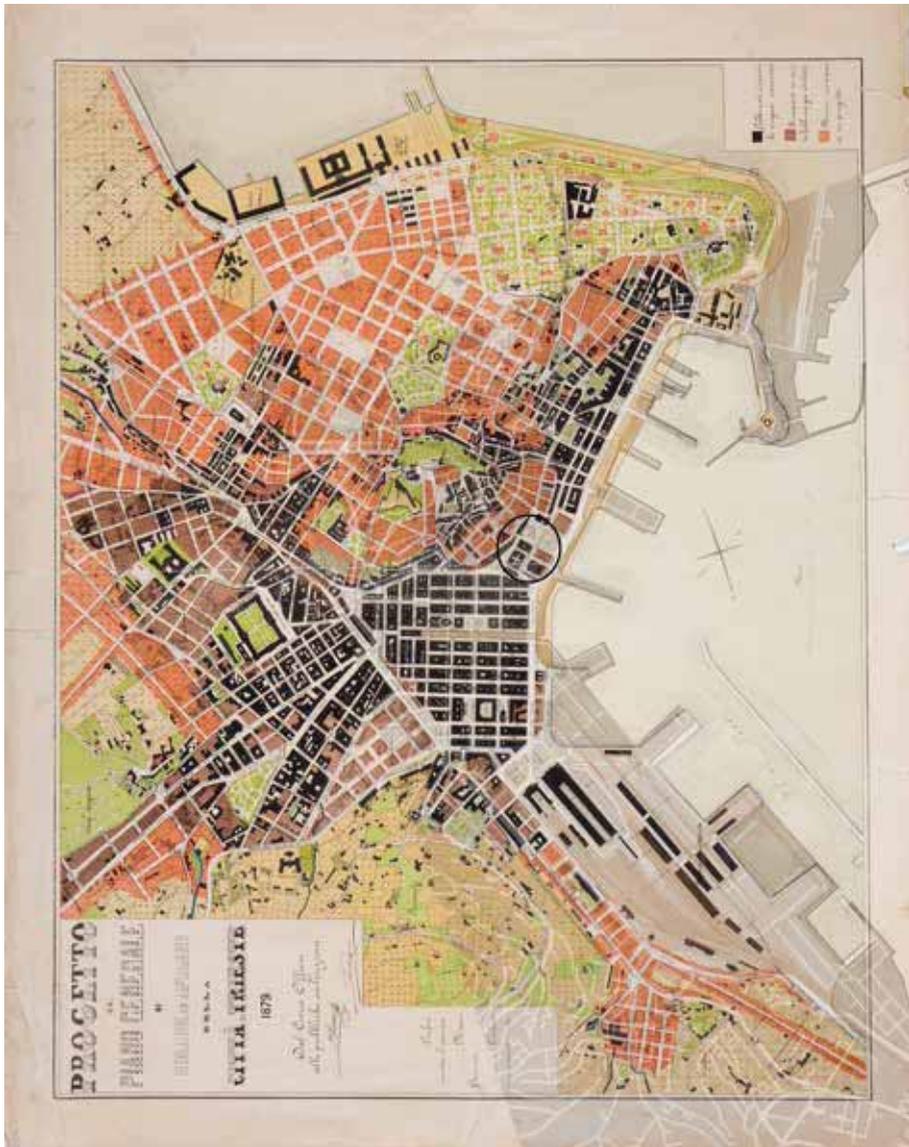


Fig. 26 I luoghi della negoziazione nella città e porto franco di Trieste (1879)

I luoghi della negoziazione nella città e porto franco di Trieste nel 1909

Fig. 27 *I luoghi della negoziazione nella città e porto franco di Trieste (1909 circa)*

Fonte: Collezione privata e Musei di Storia ed Arte Trieste (rielaborazione)

Descrizione: La *Nuova Pianta Stradale di Trieste*, venne pubblicata originariamente come allegato alla *Guida generale amministrativa commerciale e corografica di Trieste, il Goriziano, l'Istria, Fiume e Dalmazia* edita da Luigi In questa versione, che per la presenza della sagoma del nuovo palazzo della Luogotenenza sulla piazza Grande è databile al 1909, si nota la massima espansione delle strutture portuali e dello spazio urbano nel periodo di poco precedente il primo conflitto mondiale. Rispetto ai piani del 1795, del 1820 e del 1879 si conferma la posizione strategica dei luoghi di negoziazione e di esercizio del potere politico ed economico, tra il palazzo magistratuale, la nuova sede del Governo, la sede della rappresentanza di Borsa e quella del Lloyd Austriaco. Sovrapposta su una pianta della città odierna, che permette di individuare i punti di riferimento rispetto al reticolato attuale, si può notare ancora una volta come a fronte della massima espansione urbana e portuale questi luoghi – sottolineati da un cerchio – continuano a rimanere al centro dello spazio comprendente l'area della città-porto. L'immagine è stata ottenuta rielaborando la fonte mediante il software GIMP (cross-platform image editor) e sovrapponendola ad una mappa attuale ricavata da OpenStreetMap con selezione degli elementi da visualizzare.

Descrizione della fonte: la *Nuova Pianta Stradale di Trieste* (originale cm 45 x 59) venne elaborata da A. Hoffmann e stampata in cromolitografia dalla Casa editrice Mora & Co. Cfr. E. GODOLI, *Trieste*, Roma-Bari, Laterza, 1984, p. 227.



Fig. 27 I luoghi della negoziazione nella città e porto franco di Trieste (1909 circa)

I luoghi della negoziazione nella città e porto franco di Fiume nel 1778

Fig. 28 *I luoghi della negoziazione nella città e porto franco di Fiume (1778)*

Fonte: Archivio di Stato di Fiume (rielaborazione)

Descrizione: in questo piano topografico di Fiume disegnata da Jarolim Benko von Boinik nel 1776, anno in cui Maria Teresa sciolse la provincia mercantile unendo la città all'Ungheria, si notano le mura dell'antica cinta urbana e immediatamente sulla sinistra gli edifici della città moderna eretti con lo sviluppo del porto franco. Nell'area contraddistinta dall'evidenziazione nera, proprio al confine tra città vecchia, città nuova e spazio portuale, si trovavano (entro le mura) tanto l'antico palazzo comunale (oggi lato nord dell'attuale piazza Kobler) quanto, all'esterno della cinta, il nuovo edificio sede del governatore fatto costruire alla fine del Settecento lungo quella che verrà chiamata la via del Governo (edificio demolito all'inizio del Novecento per far posto a casa Whitehead, nota anche come «casa veneziana»). L'immagine è stata ottenuta rielaborando la fonte mediante il software GIMP (cross-platform image editor) e sovrapponendola ad una mappa attuale ricavata da OpenStreetMap con selezione degli elementi da visualizzare.

Descrizione della fonte: il piano topografico di Jarolim Benko von Boinik costituisce uno dei più antichi documenti sullo sviluppo urbano di Fiume, su di esso si vedano V. Ekl, *Živa baština*, Rijeka, ICR Rijeka, 1994 e per le fasi dello sviluppo urbano G. KOBLER, *Memorie della liburnica città di Fiume*, vol. 2, Fiume, Mohovich, 1896, pp. 47-52.

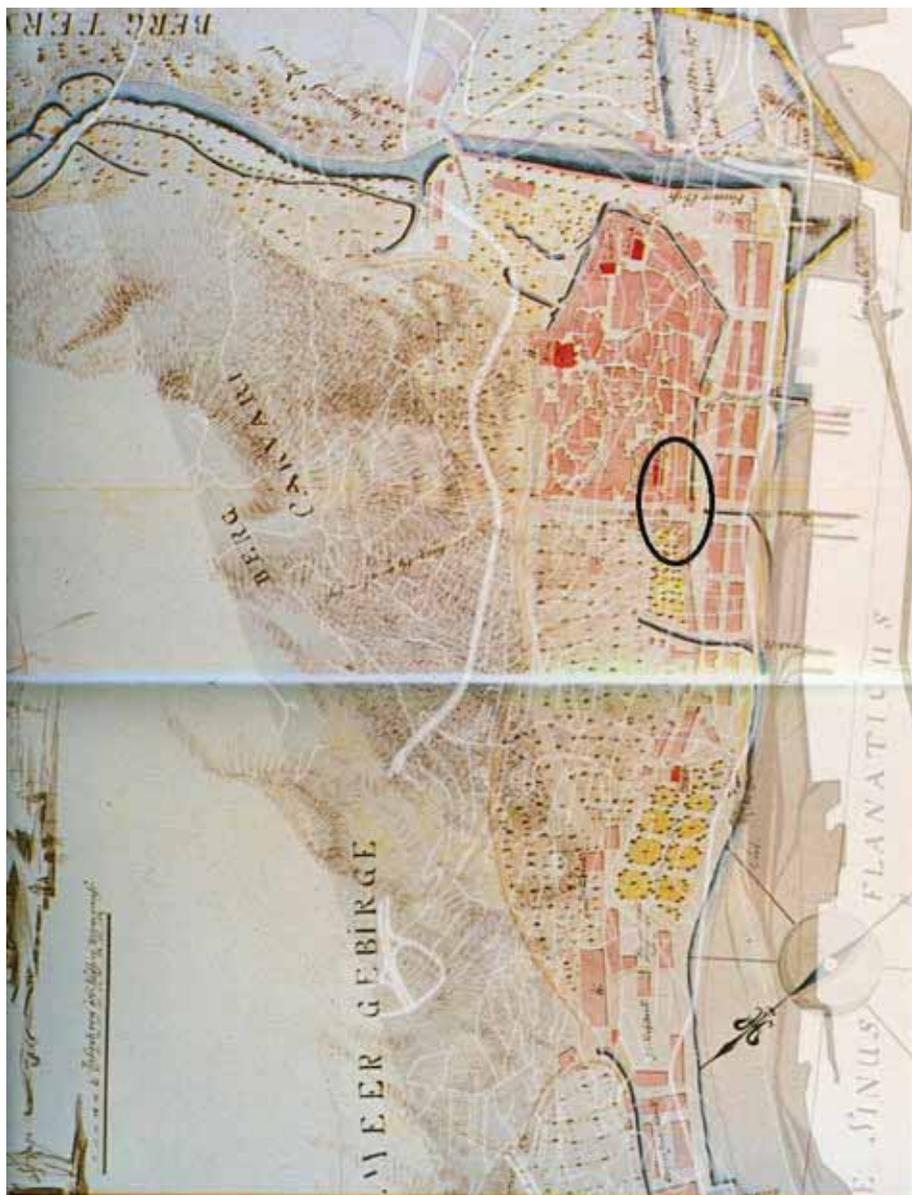


Fig. 28 I luoghi della negoziazione nella città e porto franco di Fiume (1778)

I luoghi della negoziazione nella città e porto franco di Fiume nel 1865

Fig. 29 *I luoghi della negoziazione nella città e porto franco di Fiume (1865)*

Fonte: Collezione privata (rielaborazione)

Descrizione: la *Pianta della città di Fiume con le sue adiacenze* del 1865 restituisce l'immagine della città a distanza di novant'anni ma con ancora pochi mutamenti sul piano portuale, salvo la canalizzazione della Fiumara e lo sviluppo del centro urbano verso nord. Da notare tuttavia, oltre all'abbattimento delle antiche mura, che contemporaneamente allo sviluppo dello spazio urbano si assistette anche ad un trasferimento degli uffici comunali che nel 1838 insieme ai luoghi di riunione dei consigli vennero trasferiti nell'ex monastero agostiniano più a ovest. Il confronto tra il piano del 1776 e la pianta del 1865 mostra quindi come nonostante lo sviluppo dell'area urbana venisse mantenuta la centralità della collocazione dei luoghi di negoziazione e di esercizio del potere politico sia rispetto alla città vecchia e a quella nuova, sia rispetto al bacino portuale. L'immagine è stata ottenuta rielaborando la fonte mediante il software GIMP (cross-platform image editor) e sovrapponendola ad una mappa attuale ricavata da OpenStreetMap con selezione degli elementi da visualizzare.

Descrizione della fonte: la *Pianta della città di Fiume con le sue adiacenze* venne pubblicata nell'ottobre 1865 e rappresenta la città prima dei massicci interventi urbanistici di fine secolo.

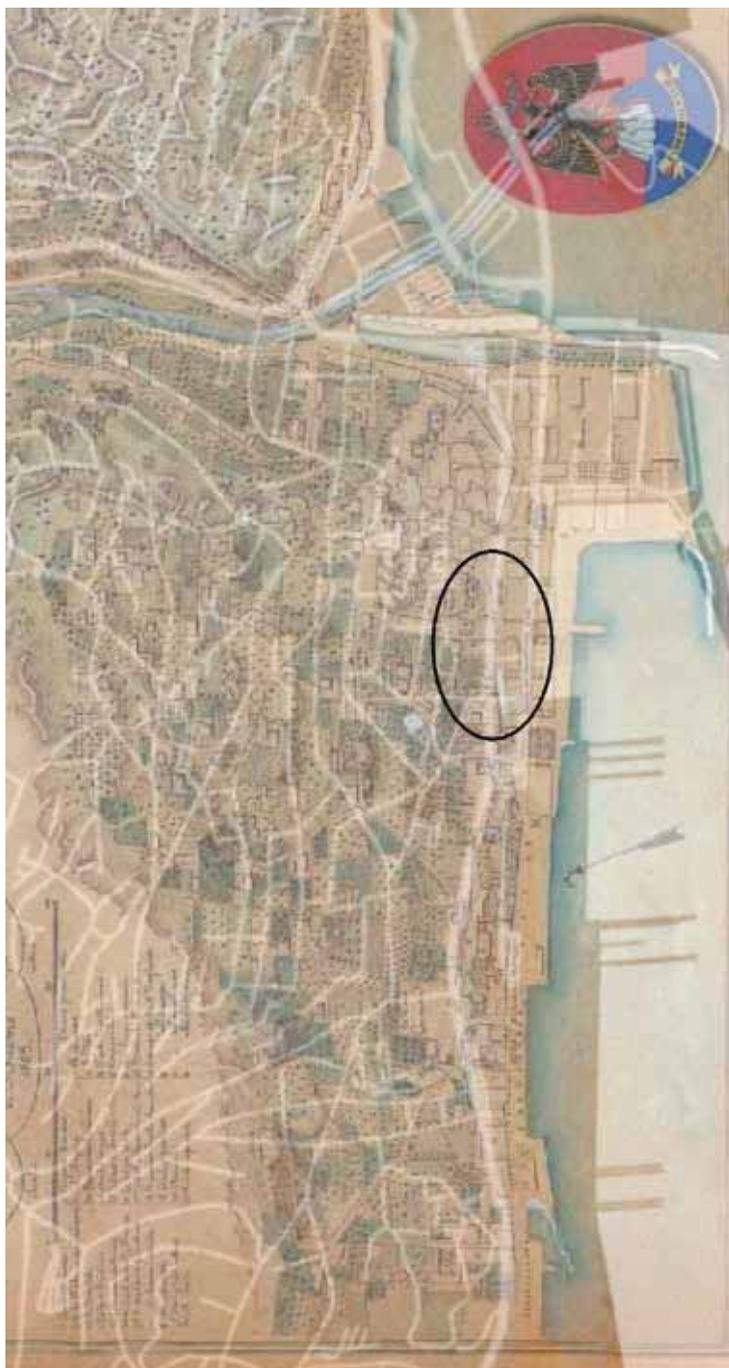


Fig. 29 I luoghi della negoziazione nella città e porto franco di Fiume (1865)

I luoghi della negoziazione nella città e porto franco di Fiume nel 1884

Fig. 30 *I luoghi della negoziazione nella città e porto franco di Fiume (1884)*

Fonte: Archivio di Stato di Fiume (rielaborazione)

Descrizione: il piano per lo sviluppo della città di Fiume elaborato da G. B. Douarce nel 1884 è importante perché illustra la fase più avanzata dello sviluppo portuale e urbano e consegna allo stesso tempo l'immagine della città quale apparirà all'inizio del Novecento. Per quanto interessa il tema della localizzazione dei luoghi di negoziazione della vita civile, politica e culturale, i luoghi rimangono sostanzialmente ancora gli stessi del trentennio precedente ma restano significativamente al centro dello spazio urbano e portuale in accrescimento. L'immagine è stata ottenuta rielaborando la fonte mediante il software GIMP (cross-platform image editor) e sovrapponendola ad una mappa attuale ricavata da OpenStreetMap con selezione degli elementi da visualizzare.

Descrizione della fonte: il piano per lo sviluppo della città di Fiume venne elaborato da G. B. Douarce e presentato il 25 febbraio al governo 1884.



Fig. 30 I luoghi della negoziazione nella città e porto franco di Fiume (1884)

I luoghi della negoziazione nella città e porto franco di Fiume nel 1914

Fig. 31 *I luoghi della negoziazione nella città e porto franco di Fiume (1914)*

Fonte: Collezione privata (rielaborazione)

Descrizione: questa pianta di Fiume alla vigilia del primo conflitto mondiale documenta la fase massima di espansione della città e del porto nell'ultima fase dell'impero austroungarico. Rispetto a quella del 1884 si notano non soltanto la realizzazione dei nuovi quartieri meridionali, ma anche l'inteso sviluppo del porto e della città verso nord. Di fronte a questi cambiamenti, sono significativi alcuni interventi edilizi che portano alla costruzione del palazzo poi divenuto nuova sede del Municipio, iniziato a costruire nel 1912, e completato nel 1914, nonché la realizzazione del nuovo Palazzo del Governo – oggi Museo marittimo – commissionato dal governatore Battyani nel 1893 e completato nel 1896. Da notare ancora una volta che, nonostante l'ampliamento della città e l'allargarsi del perimetro dei luoghi destinati ad essere centri decisionali della città, questi continuano a restare significativamente al centro dello spazio urbano e portuale in accrescimento. L'immagine è stata ottenuta rielaborando la fonte mediante il software GIMP (cross-platform image editor) e sovrapponendola ad una mappa attuale ricavata da OpenStreetMap con selezione degli elementi da visualizzare.



Fig. 31 I luoghi della negoziazione nella città e porto franco di Fiume (1914)

I luoghi della negoziazione nella città di Pola nel 1855

Fig. 32 *I luoghi della negoziazione nella città di Pola (1855)*

Fonte: *Pola, seine Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Eine Studie mit vier Tafeln*, 1886
(rielaborazione)

Descrizione: la storia urbana di Pola costituisce un caso assai diverso da quello di Trieste e Fiume ma per altri aspetti accostabile. Lo spazio urbano e portuale rimase per secoli sostanzialmente inalterato finché la città non venne scelta come sede per la costruzione delle navi militari austriache che prima venivano allestite all'Arsenale di Venezia. Nel 1853 iniziò quindi la costruzione dell'Arsenale di Pola e da quel momento la sua topografia iniziò a mutare sensibilmente, facendo più che raddoppiare il numero dei suoi abitanti. In questa rappresentazione del 1855 il centro della vita politica ed economica ruota ancora intorno all'antico municipio, vicino all'antico foro romano, prospiciente lo specchio d'acqua su cui sorge lo scoglio Olivi, l'isolotto poi divenuto parte del cantiere navale. L'immagine è stata ottenuta rielaborando la fonte mediante il software GIMP (cross-platform image editor) e sovrapponendola ad una mappa attuale ricavata da OpenStreet-Map con selezione degli elementi da visualizzare.

Descrizione della fonte: la base del disegno venne utilizzata in molte pubblicazioni destinate a far conoscere il progetto asburgico su Pola ed è ripresa nella cartografia diffusa presso gli istituti di studi militari internazionali, cfr. British Librari, HMNTS 10201.f.2.

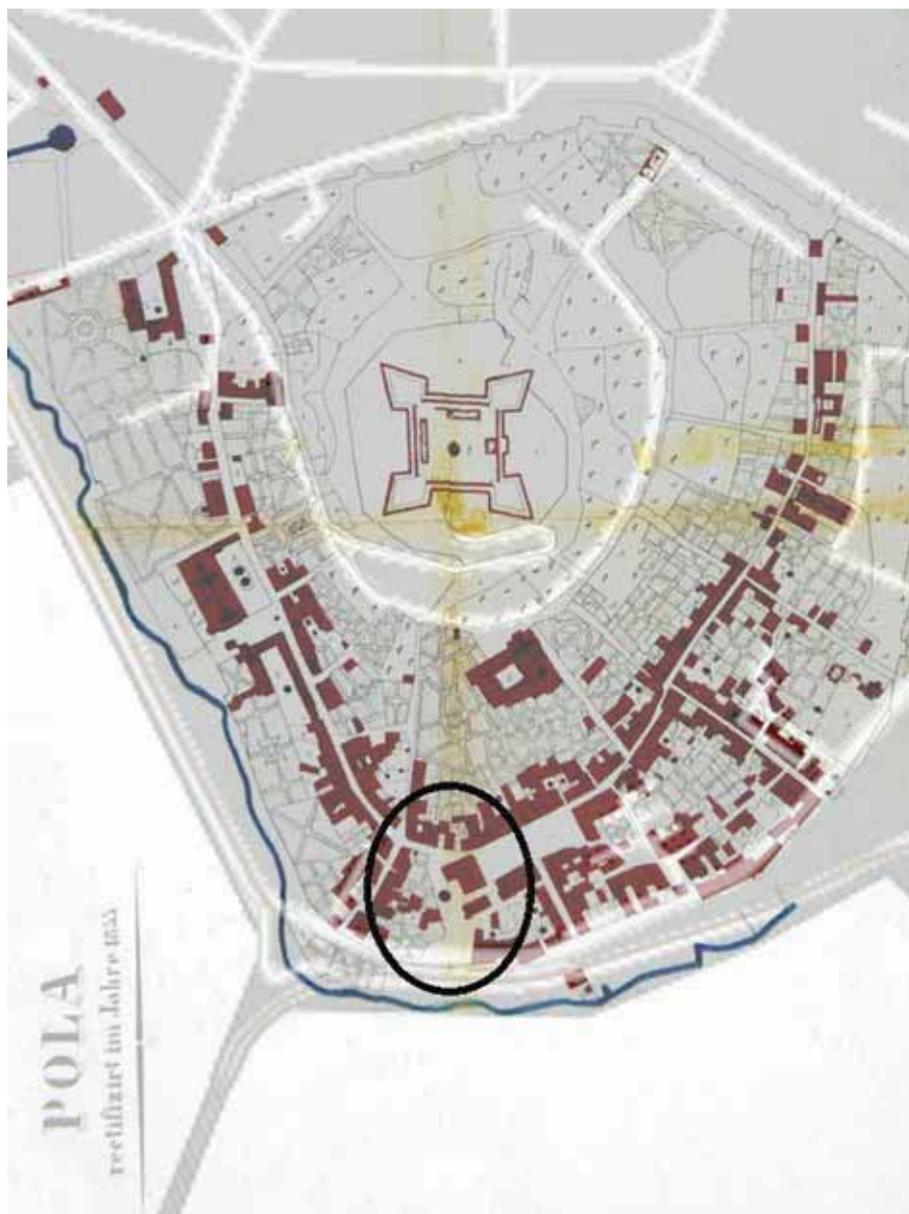


Fig. 32 I luoghi della negoziazione nella città di Pola (1855)

I luoghi della negoziazione nella città di Pola nel 1910

Fig. 33 *I luoghi della negoziazione nella città di Pola (1910)*

Fonte: *Dalmatien und die Adria*, Leipzig, Baedeker-Wagner & Debes, 1910 (rielaborazione)

Descrizione: la completa realizzazione dell'arsenale e del molo che unisce la città allo scoglio Olivi determino la netta separazione del bacino portuale in due spazi distinti che nella pianta topografica appaiono indicati rispettivamente come porto di commercio e porto militare. In realtà, anche lo spazio urbano prospiciente il porto di commercio era occupato da edifici con destinazione militare, quali la caserma di fanteria e l'ufficio del genio militare, intervallati soltanto dalla dogana. Nell'evidenziazione si può notare come la sostanziale militarizzazione della città assorbe e ingloba i luoghi di esercizio e di negoziazione della vita civile, diventando una chiara rappresentazione della progressiva limitazione degli spazi di negoziazione e fonte di tensioni sociali.

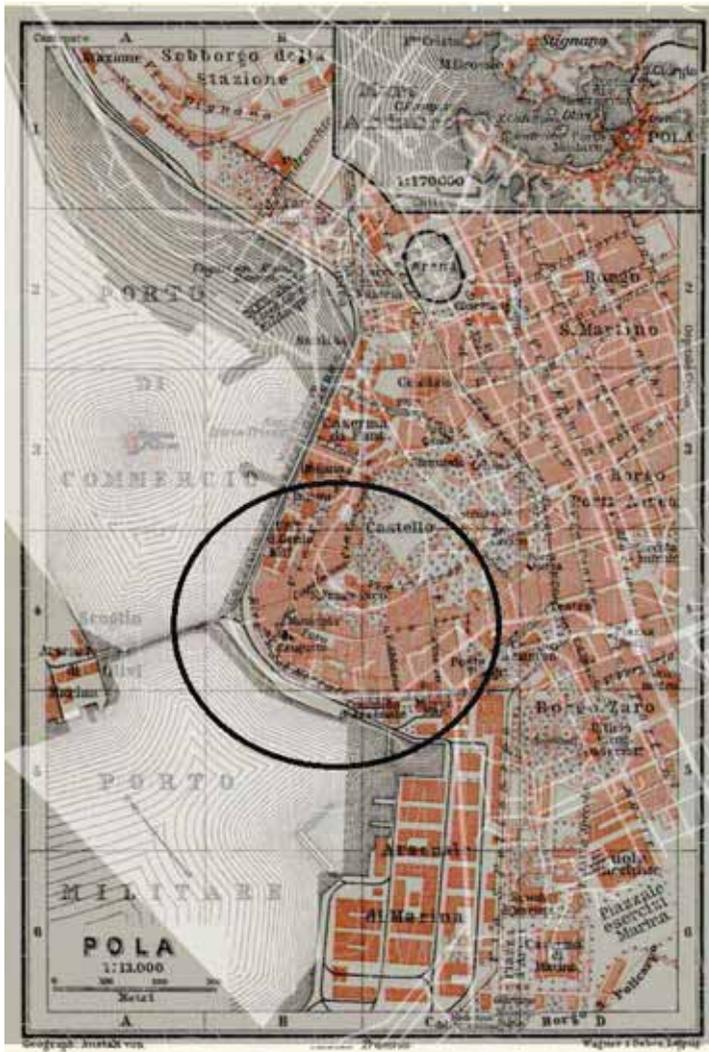


Fig. 33 I luoghi della negoziazione nella città di Pola (1910)

Finito di stampare nel mese di settembre 2019 presso:
mosetti tecniche grafiche - Trieste