

MEDITERRANEI E MITTELEUROPEI. CONTRIBUTO ALLO STUDIO  
DELL'IDEA DI BENESSERE COMMERCIALE A TRIESTE  
NELL'ULTIMA ETÀ ASBURGICA

*Giulio MELLINATO*

Università di Milano-Bicocca, Dipartimento di Economia Politica, IT-20126 Milano,  
Piazza dell'Ateneo Nuovo 1, Edificio U6  
e-mail: giulio.mellinato@unimib.it

*SINTESI*

*A Trieste, negli anni Sessanta dell'Ottocento, l'imminenza dell'apertura del Canale di Suez creò le condizioni per avviare alcune riflessioni sui possibili vantaggi che l'economia locale avrebbe potuto trarre dalla trasformazione del Mediterraneo, da bacino chiuso in mare di transito. L'élite intellettuale locale elaborò sostanzialmente due posizioni: una tendenzialmente retroversa e »legittimista«, riconoscibile in Pietro Kandler, legata alla valorizzazione della continuità istituzionale con il nesso asburgico, ed una seconda più progressista e »mediterranea«, esposta da Pasquale Revoltella, che intendeva avvalersi di tutte le libertà di movimento e le autonomie di cui godeva il ceto commerciale triestino. Da quel momento, la dicotomia tra una visione »continentale« ed una »mediterranea« del destino economico triestino è ricomparsa più volte nelle riflessioni sull'economia e la politica della città, nascondendo ben più concreti interessi ed aspirazioni che percorrevano il composito tessuto sociale cittadino.*

*Parole chiave: sviluppo economico, rivoluzione dei trasporti, storia marittima, nazionalismo economico, irredentismo, borghesia*

THE MEDITERRANEAN AND CENTRAL EUROPEAN. A CONTRIBUTION  
TO THE RESEARCH ON THE IDEA OF COMMERCIAL WELFARE  
IN TRIESTE IN THE LAST PERIOD OF HABSBERG RULE

*ABSTRACT*

*In the 1860s in Trieste, the imminent opening of the Suez Canal created the conditions for reflection upon the possible advantages of the transformation of the Mediterranean Sea from a closed basin into a transit sea and what this*

*transformation could bring to the local economy. In general, two perspectives emerged among the local intellectual elite: one that was substantially conservative and »legitimist« and tied to the valorisation of institutional continuity based on the Habsburg nexus, advocated by Pietro Kandler. The second view, more progressivist and »Mediterranean«, advocated by Pasquale Revoltella, aimed at taking advantage of all the liberties of movement and autonomies enjoyed by the Triestine commercial class. Since then, the dichotomy between the »continental« and »Mediterranean« visions of the path that commerce in Trieste should undertake has become recurrent in reflections of the economy and politics in the town, hiding much more concrete interests and aspirations interwoven in the town's intricate social tissue.*

*Key words: economic development, transport revolution, maritime history, economic nationalism, irredentism, bourgeoisie*

Nel 1864 Pietro Kandler e Pasquale Revoltella pubblicarono due scritti di argomento simile, ma dal contenuto molto diverso, esprimendo ottiche e giudizi completamente divergenti a proposito del destino economico di Trieste. Il momento, a cavallo tra il completamento del collegamento ferroviario Vienna-Trieste e l'apertura del Canale di Suez, risultava particolarmente incerto e dinamico: l'occasione era quindi propizia per affrontare una questione fondamentale: quali erano le vere origini della prosperità triestina? Fuor di dubbio che, in prima istanza, la risposta fosse »i commerci«. Ma, ad una analisi più approfondita, si apriva la vera questione: il merito maggiore andava alla struttura istituzionale entro la quale la città era stata inserita, oppure alla dinamica intraprendenza di un ceto mercantile che in gran parte era di recente insediamento, e quindi poco legato alle tradizioni locali, ma pronto a cogliere le occasioni di profitto ovunque si presentassero?

Pietro Kandler,<sup>1</sup> anche per motivi professionali, non poteva che dare il primato alla struttura istituzionale, ma per farlo utilizzava non il linguaggio dell'ufficialità o del lealismo, bensì quello della convenienza, dimostrando implicitamente fin dall'inizio quale fosse l'obiettivo del suo discorso: *»Le origini, l'indole, l'estensione dell'Emporio triestino devono cercarsi, in tutto un complesso di cose, che costituiscono la missione di Trieste, ed i modi; e che hanno loro base nella fisica configurazione di questo seno ultimo dell'Adriatico; [...] nella posizione di Trieste nella grande famiglia austriaca; nel proponimento che è proprio dello Stato intero, il quale è*

<sup>1</sup> Pietro Kandler nacque a Trieste nel 1804. Studiò legge dapprima a Vienna e poi a Pavia, dove si laureò. Iniziò a praticare a Trieste nel 1826, presso lo studio di Domenico Rossetti, con il quale iniziò a collaborare anche nelle ricerche di storia patria. Divenne Procuratore civico nel 1842, alla morte di Rossetti, e conservò tale carica fino alla morte, nel 1871, dedicandosi ad una intensa attività editoriale e di studio.

*affidato al governo ed al giudizio del Principe; a guidare il quale niuna cosa giova meglio che la Storia dell'Emporio medesimo, nelle Istituzioni e nelle leggi tutte che devono porsi in concordia, e coadiuvare quel proponimento. [...] Coloro che pensano nascere e durare gli Empori, spontaneamente, come i canneti nei paludi, ed il Commercio che li forma non avere bisogno alcuno di governo, [...] sono a nostro vedere in errore gravissimo» (Kandler, 1864, 1).*

Kandler doveva sicuramente difendere una struttura che intercettò in ritardo lo sviluppo economico moderno. Come ha ricordato David Good, ancora *»all'inizio del XIX secolo, l'Impero asburgico era una collezione di economie locali e regionali scarsamente integrate, alcune agganciate più direttamente ad economie esterne piuttosto che l'una con l'altra«* (Good, 1991, 235). Tradizionalmente, Trieste aveva ricoperto il duplice ruolo di avamposto adriatico dell'economia austriaca, ma anche di *»piazza«* continentale per i numerosi networks commerciali mediterranei che vi avevano insediato propri rappresentanti, spesso orgogliosi della propria origine tanto da farne esplicito riferimento nell'architettura dei propri palazzi (Harlaftis, 1996; Cassis, 2006).

Da questo punto di vista, e limitatamente al livello economico, il potere politico centrale austriaco accettò il fatto che la città di Trieste si sviluppasse sostanzialmente come una realtà autocefala, all'interno della variegata compagine istituzionale asburgica. Deputazione di Borsa, Camera di Commercio e lo stesso Comune-Dieta di Trieste, assieme ad altre importanti istituzioni attive in campo economico (come il Governo Marittimo, ad esempio), avevano ufficialmente il compito di raccordare le istanze locali con i centri politici ed amministrativi viennesi, ma in realtà funzionavano come stanze di compensazione e di autogoverno degli interessi commerciali e finanziari locali (Finzi, Panariti, Panjek, 2003), dal momento che, fino all'abolizione del portofranco integrale (1891) non fu interesse di Vienna intralciare lo sviluppo di un così promettente emporio marittimo, fatta salva la garanzia (più volte riaffermata) di una assoluta fedeltà politica all'Imperatore ed agli altri simboli del nesso asburgico. Fedeltà politica e libertà economica rappresentavano in fondo due facce della stessa medaglia.

Pasquale Revoltella,<sup>2</sup> invece, anche per le sue ben note vicende personali, impersonava un evidente modello per quella nuova forma di uomo d'affari che le opportunità dell'economia triestina avevano l'ambizione di creare ad ogni generazione (Masau Dan, 1996).

2 Pasquale Revoltella nacque a Venezia nel 1795 e si trasferì a Trieste con la famiglia nel 1797. Iniziò molto presto a collaborare con alcuni commercianti locali, per poi aprire una casa commerciale propria nel 1835. In seguito, fu tra i dirigenti delle Assicurazioni Generali e del Lloyd Triestino, ma cumulò incarichi e responsabilità in numerosissime società ed iniziative commerciali. Fu anche Vicepresidente della Società Internazionale del Canale di Suez. Fu nominato Barone nel 1867 e morì senza eredi due anni dopo.

Nella sua pubblicazione, Revoltella rinnovava enfaticamente il vincolo di fedeltà al nesso asburgico, ricordando però quanto i tempi imponessero cambiamenti profondi nella mentalità di chi si occupava di commercio, ed associando l'idea di progresso, non quella di stabilità, all'illuminata guida dell'Imperatore.<sup>3</sup> Ma alle notevoli risorse ed alle favorevoli prospettive non corrispondevano (ancora) risultati significativi: *«A mala pena puossi additare un articolo, che sia fornito dall'Austria al commercio mondiale in copia tale da primeggiare sui mercati esteri, assegnando così all'esportazione austriaca conveniente posto negli scambi tra i due emisferi. Lo stesso commercio all'ingrosso dell'Austria è di puro dettaglio»* (Revoltella, 1864, 5).

Dalla necessità di allargare gli spazi dell'economia asburgica il discorso di Revoltella passava ai legami commerciali su lunga distanza, quindi ai trasporti marittimi ed infine al ruolo di Trieste come fulcro per quella espansione economica così necessaria per non perdere il ritmo dell'accelerazione europea.

Allo Stato spettava il ruolo di promotore, di garante, di regolatore,<sup>4</sup> all'interno di un'area vasta che proprio in quegli anni stava acquistando consapevolezza della propria identità economica (Agnelli, 2005). In una parola, lo Stato doveva diventare il retroterra per le iniziative economiche private, che sviluppandosi per l'interesse personale avrebbero portato beneficio all'intera struttura della compagine asburgica. Gli uomini d'affari del Litorale erano pronti: *«Crediamo di scorgere la necessità ineluttabile di estendere quanto meglio si possa la produzione nazionale, e ne ravvisiamo il pronto ed efficace mezzo nell'accrescimento del nostro commercio con l'estero,»* in vista del soddisfacimento *«dei più vitali interessi dello stato»* (Revoltella, 1864, 44-45).

La prospettiva esposta da Revoltella mirava a disegnare in primo luogo la sfida delle nuove opportunità, ed assegnava semmai alle istituzioni un ruolo di tutela, mentre l'attenzione era tutta posta alle convenienze economiche ed allo sviluppo di occasioni motivazionali per dar vita a nuovi affari, e generare nuovi imprenditori. Inoltre, la realizzazione della grande impresa del Canale di Suez proprio in quegli anni stava dando l'idea di quanto potente potesse essere il sistema commerciale europeo, tanto da progettare e gestire un'opera per quei tempi ciclopica se presa singolarmente, ma che risultava senz'altro modesta se paragonata al fervore di costruzioni ferroviarie che in quegli stessi anni stava coprendo l'Europa (e non solo) di nuovi collegamenti, molto più economici e veloci rispetto a qualsiasi sistema passato.

3 *«Sotto l'egida di un Monarca, che sta a livello dello spirito del secolo, la patria nostra comune va incontro ad un'era novella di gloria e di grandezza, di prosperità e di generale benessere»* (Revoltella, 1864, 1).

4 *«Se l'Austria vuol coltivare dei rapporti di commercio diretto al di là dell'Oceano, convien incominciare colla stipulazione di trattati commerciali e di navigazione, sostenuti da quella mostra di forza marittima, di cui abbiamo dimostrato l'indispensabilità»* (Revoltella, 1864, 25).

Trieste dal 1857 era il primo porto dell'Adriatico ad essere collegato direttamente con la rete ferroviaria continentale, e la prospettiva della prossima apertura del Canale di Suez rafforzava lo spirito ottimistico legato ad un simile primato tecnologico. Nella sua visione, Revoltella rendeva chiara la percezione di una quantità di risorse ancora disponibili, di affari che aspettavano soltanto di essere conclusi e di uno Stato, quello asburgico, che poteva sperare di incamerare significativi benefici soltanto lasciando liberi i triestini di seguire la propria indole commerciale, occupandosi del minimo di infrastrutture (come la rete consolare) che avrebbe funzionato come supporto all'iniziativa »mediterranea« dei privati.

In fondo, le due prospettive esposte nei volumi del 1864 non potevano essere più diverse. Entrambi gli autori osservavano con attenzione e partecipazione le rilevanti trasformazioni che il piccolo universo triestino stava vivendo nel pieno della »rivoluzione dei trasporti« ed alla vigilia dell'apertura del Canale di Suez. Ma la prospettiva di Kandler era, per così dire, retroversa. Per comprendere lo stato attuale delle cose, egli osservava l'evoluzione passata delle istituzioni e delle regole che avevano tenuto assieme fino ad allora quella strana mescolanza di popoli, interessi commerciali e traffici che era Trieste. Revoltella, invece, guardava al futuro, e nella storia triestina vedeva soprattutto le opportunità e le risorse ancora inesprese che, pienamente dispiegate, avrebbero potuto far finalmente decollare l'emporio.

In realtà, entrambi gli osservatori riuscivano a ricostruire una vivida immagine di Trieste in un'età segnata da importanti cambiamenti nella cornice istituzionale ed economica del suo sviluppo, cogliendone aspetti autentici, ma diversi. A pochi anni dall'unificazione italiana (ovvero della sconfitta austriaca), ed in attesa dell'ormai imminente cambio di ruolo del Mediterraneo, da bacino chiuso ad area di transito, le sorti dell'emporio adriatico degli Asburgo sembravano quantomai aperte, ed in entrambi i casi l'ottica appare ottimistica.

Kandler, per trovare una risposta alla domanda »dove sta andando Trieste,« si rivolgeva al passato, allo sviluppo delle sue istituzioni nel corso del tempo, trovando nella fissità istituzionale una guida non solo per comprendere il passato, ma anche le prevedibili direzioni degli sviluppi futuri. Revoltella, al contrario, guardava convinto ai tempi che stavano per arrivare, ed il suo pensiero era rivolto soprattutto all'organizzazione delle risorse disponibili in vista di quelle che sarebbero state le opportunità che i tempi nuovi stavano preparando. Entrambi gli autori percepivano segnali che indicavano come un vecchio mondo stesse finendo, ma questa loro percezione produceva risultati divergenti allorché si trattava di indicare un atteggiamento da assumere per affrontare i prevedibili profondi cambiamenti che entrambi si aspettavano. Per Kandler il segno distintivo era quello della continuità, per Revoltella invece l'avanzare del nuovo imponeva uno sforzo creativo, per adattare ai tempi soprattutto l'equilibrio tra interessi delle attività economiche e ruolo delle istituzioni pubbliche, a vantaggio delle prime, un po' come stava avvenendo in Gran Bretagna.

Da questo punto di vista, quindi, il problema diventava il rapporto tra interessi economici ed istituzioni dello stato nazionale, all'interno dei particolari contesti nei quali si svolgeva la vicenda: quello triestino, contrassegnato dalle autonomie e franchigie del porto franco, e quello asburgico, con la sua particolare versione polimorfa dell'accentramento e della modernizzazione istituzionale, in un periodo nel quale le principali ambizioni erano ancora territoriali, non marittime (Evans, 2006, 287 e ss.).

L'ottica di Revoltella era inoltre proiettata all'esterno, verso quell'economia marittima internazionale che proprio in quegli anni sembrava essere il principale motore (oltre che l'essenziale veicolo) della crescita europea. Tra il 1800 ed il 1913 il volume del commercio mondiale si moltiplicò per venticinque, con significative accelerazioni proprio negli anni Cinquanta e Settanta (Osterhammel, Petersson, 2005, 66), come premessa e conseguenza di ciò che Revoltella stava osservando nel 1864. Nello stesso periodo, il rapporto tra commercio e produzione mondiale aumentò di 11 volte (Kenwood, Lougheed, 1999, 79), indicando chiaramente come non solo si commerciassero di più, ma come una larga parte della produzione fosse dedicata all'esportazione. Dal punto di vista di Revoltella, quindi, il discorso si poneva in termini semplici: se l'Austria non adottava una politica economica consapevolmente rivolta all'espansione verso l'estero, tutto il sistema produttivo nazionale correva il rischio di perdere un'occasione d'oro per il proprio sviluppo, in anni nei quali l'unificazione tedesca stava ridisegnando la mappa dei rapporti economici nel Centro Europa, a tutto svantaggio del tradizionale predominio asburgico in quell'area (Kenwood, Lougheed, 1999, 65).

In fondo, in quei due testi potremmo ritrovare le tracce di due tendenze interpretative che sarebbero rimaste a lungo divergenti nel giudicare le sorti di Trieste, ed in particolare le fonti del suo benessere. Da una parte una linea »mitteleuropea« e continentale, secondo la quale l'elemento determinante era costituito dal nesso asburgico, dalla stabilità garantita dall'architettura istituzionale dell'Impero e dalle opportunità offerte da un mercato interno relativamente prospero ed in rapida espansione, com'era quello austriaco. Dall'altra, invece, potremmo trovare gli elementi relativi ad un'ottica più »mediterranea« e mercantile, secondo la quale le ragioni della prosperità triestina (passata e, sperabilmente, futura) erano da ricercare nel suo destino marittimo, ovvero nell'essere crocevia di numerosi network commerciali mediterranei che collegavano l'Egeo, il Mar Nero e l'intero Levante ottomano all'Europa, rispetto ai quali l'elemento istituzionale risultava essere una variabile di secondo piano rispetto al gioco dei vantaggi economici.

Evidentemente, nella Trieste dell'epoca entrambi gli elementi convivevano. Ma qui la questione non era tanto costituita dall'affermazione di una prospettiva a scapito dell'altra, quanto piuttosto dalla ricerca di un primato degli interessi rappresentati da una corrente rispetto a quelli dell'altra. Nella città porto franco, che ancora godeva di ampi privilegi, esenzioni e quote di autogoverno, e nella quale la Camera di Com-

mercio e la Borsa rappresentavano anche centri di potere reale, non era cosa di poco conto mettere al centro dell'attenzione una prospettiva piuttosto che un'altra (Millo, 2005). All'interno di questo quadro, Trieste funzionava sia come canale per l'import e l'export, sia come testa pensante dell'intera operazione (fatte salve le implicazioni politico-diplomatiche e militari), con evidenti vantaggi per l'Impero, ma anche per la borghesia commerciale e finanziaria locale (Babudieri, 1965; Panjek, 1986), dentro logiche che all'epoca ancora contemperavano interessi economici locali ed obiettivi politici imperiali. Il problema era costituito dal primato dell'ottica, se »continentale« o »mediterranea«, non dalla scelta tra una o l'altra, almeno ai tempi di Kandler e Revoltella.

Entrambi i discorsi contenevano premesse economiche, per un ragionamento che però diventava politico quando toccava i temi del migliore »ambiente« all'interno del quale garantire il perseguimento dello sviluppo economico triestino: il nesso asburgico dei lealisti oppure l'ingresso in un più grande mercato italiano, com'era l'aspirazione degli irredentisti?

All'inizio del nuovo secolo, negli anni della polemica, un po' tutti gli argomenti vennero usati da entrambe le fazioni (Cattaruzza, 2007, 15-68), ma, in fondo, al di là degli eccessi polemici e propagandistici, forse la stessa pubblicistica dell'età tardo-asburgica può fornirci utili indicazioni per ricentrare il discorso sulle fonti e sugli elementi di sostegno della crescita economica locale. Inestricabilmente connesso con l'abbandono della prospettiva continentale, nella scelta degli irredentisti, c'era anche il rischio di un confronto troppo diretto con un'economia marittima italiana che stava già manovrando per sostituirsi, e non affiancarsi, alla struttura economica triestina. Secondo le fonti utilizzate da Taylor, »*There was a practical aim behind the agitation for Trieste. The shipping firms of Genoa and Venice wished to cut Trieste off from its hinterland and so to divert the Mediterranean trade of central Europe to themselves*« (Taylor, 1957, 547).

Risultava quindi indispensabile, per la borghesia mercantile cittadina, creare le premesse per un discorso economico-politico a vasto raggio, che tutelasse gli interessi locali e nel contempo ne garantisse l'autonomia operativa. Va detto che una crescita così impetuosa produceva grandi opportunità, ma anche grandi problemi, soprattutto per le economie periferiche come quella austriaca. L'accelerata evoluzione economica avrebbe progressivamente coinvolto interessi che Revoltella e Kandler nemmeno immaginavano ai loro tempi. Ma proprio l'eccessivo successo della prospettiva di Revoltella (l'espansione della rete commerciale imperniata su Trieste) finì per segnare il destino, generando una reazione istituzionale che esasperò la prospettiva kandleriana fino a far temere ad alcuni un progressivo inaridimento degli spazi all'interno dei quali poteva ancora esercitarsi l'autogoverno degli interessi commerciali triestini, tanto da far temere la trasformazione della struttura economica della città in una semplice appendice mercantile di Vienna.

Oltre all'interesse commerciale ed alle opportunità istituzionali, una terza dinamica stava infatti prepotentemente influenzando lo sviluppo del destino economico triestino. Recentemente, ci si riferisce sempre più universalmente a questo fenomeno come all' »imperialismo«, accomunando all'interno di questo concetto realtà profondamente diverse. Ciò che conta qui sottolineare è però il fatto che una quota crescente delle risorse affluite a Trieste dal centro dell'Impero negli ultimi decenni dell'800 avevano come scopo non tanto lo sviluppo dell'economia locale in sé intesa, bensì la costituzione di un sistema marittimo fortemente integrato con le ambizioni di espansione oltremare sviluppate dai circoli governativi viennesi (Sondhaus, 1999), in stretto parallelismo con ciò che stavano facendo altre potenze europee, compresa l'Italia.

Anche in seguito a simili sviluppi, alla fine del secolo Trieste era diventata una città molto diversa da quella nella quale viveva Revoltella. Ormai, l'estensione delle funzioni pubbliche e l'ampia burocratizzazione delle stesse attività commerciali, soprattutto dopo che il telegrafo aveva reso molto meno avventuroso ogni tipo di transazione a lunga distanza, avevano »impiegatizzato« l'economia e la società cittadina. Nel descrivere la nuova realtà, Scipio Slataper<sup>5</sup> poteva riconoscere ancora una volta le due visioni (quella kandleriana alternativa a quella espressa da Revoltella) della prosperità cittadina, assegnando loro però nomi diversi. »[La città] è sbocco dell'interesse tedesco. Deve volere una ferrovia, due ferrovie che l'uniscano con la Germania. E rallegrarsi della merce nutrice del commercio e della gente imbastarditrice del sangue che esse trasportano. È il travaglio delle due nature che cozzano ad annullarsi a vicenda: la commerciale e l'italiana. E Trieste non può strozzare nessuna delle due: è la sua doppia anima: si ucciderebbe. Ogni cosa al commercio necessaria è violazione d'italianità; ciò che ne è vero aumento danneggia quello« (Slataper, 1954, 45).

Ma al di sotto della montante polemica nazionale sono riscontrabili anche ben precise linee di scontro tra interessi diversi. La nuova ventata dello spirito accentratore e »nazionalizzatore«, nell'età dell'imperialismo, aveva infatti investito anche le principali istituzioni dell'autocefalismo economico triestino, interrompendo una linea che fino a quel momento aveva fatto coincidere lo sviluppo economico della città con la crescita delle opportunità di profitto per i suoi ceti dirigenti.

Alla fine del XIX secolo una simile indipendenza economica non poteva più venir tollerata, dal momento che i rapporti con l'esterno (di qualsiasi tipo) erano diventati una delle tematiche più critiche dell'intera politica europea. Inoltre, le capacità di

5 Scipio Slataper nacque a Trieste nel 1888. Trasferitosi a Firenze per motivi di studio, si legò al nucleo di intellettuali che gravitava attorno alla rivista *La Voce* fondata da Giuseppe Prezzolini. Su quella rivista pubblicò numerosi articoli nei quali presentava al pubblico italiano il variegato panorama culturale della Venezia Giulia. Fu volontario nell'esercito italiano durante la prima guerra mondiale, e morì in combattimento nel dicembre del 1915.



proiezione marittima di uno Stato avevano assunto un'importanza centrale nella definizione dello status relativo delle grandi potenze, rendendo anche la flotta mercantile (in quanto militarizzabile in ogni momento, secondo la legge austriaca) una componente non secondaria della politica di potenza dell'Impero asburgico. Inoltre, l'area d'azione economica triestina stava diventando uno dei teatri chiave della politica estera asburgica (Bridge, 1996).

All'interno di una simile prospettiva, a cavallo tra '800 e '900 decisioni governative bloccarono molti dei canali di autopromozione della borghesia locale, ed iniziarono ad arrivare da Vienna non solo indicazioni e prospettive, ma anche persone e incarichi di responsabilità affidati direttamente dal centro, bypassando completamente i circuiti locali. Il caso del Lloyd austriaco appare significativo. Fondato da assicuratori e da commercianti i cui interessi erano fortemente radicati in città, negli ultimi decenni del secolo visse uno sviluppo significativo che si accompagnò ad una progressiva articolazione della sua struttura interna, fino ad utilizzare ai propri vertici figure professionali relativamente poco presenti sulla piazza triestina, come l'amministratore-manager (responsabile ma non proprietario di quote del capitale) oppure il dirigente tecnico.

Lentamente, oltre alla struttura interna si modificò anche la funzione internazionale del Lloyd austriaco, che soprattutto nelle sue filiali del Mediterraneo orientale finiva con lo svolgere funzioni paradiplomatiche, diventando quasi una struttura sussidiaria alla rete di ambasciate e consolati (Stefani, Astori, 1938). A partire dal 1891, con il rinnovo delle convenzioni grazie alle quali il Lloyd esercitava le linee sovvenzionate dallo Stato, vennero introdotti alcuni elementi che progressivamente limitarono tanto l'autonomia, quanto soprattutto la »triestinità« della Compagnia di navigazione. La nomina del Presidente della società fu riservata all'Imperatore, numerosi Consiglieri d'Amministrazione vennero nominati tra i vertici militari di più stretta osservanza asburgica ed infine, dal 1906, i Consigli d'Amministrazione e le Assemblee dei soci si tennero a Vienna, lasciando agli uffici di Trieste soltanto la responsabilità tecnica nella gestione degli affari.

Fu in questo periodo che riprese corpo e vigore l'idea che l'economia triestina potesse sopravvivere anche senza l'Austria. Si trattava di una ripresa della prospettiva mediterranea, ma in questo caso la politica (l'irredentismo) prevaleva decisamente sulla economia, e la prospettiva mediterranea serviva per avvalorare l'ipotesi di un inedito (dal punto di vista economico) legame con l'Italia, piuttosto che l'autonomismo cittadino.

Il ragionamento era piuttosto semplice: in fondo, Trieste era l'unico porto dell'alto Adriatico pienamente funzionante, secondo una citata frase di Bismark (Taylor, 1954, 263), nonostante il (relativo) sviluppo di Fiume e la presenza di Venezia. L'interscambio con l'oltremare dell'intera Europa centrale avrebbe dovuto necessariamente passare per Trieste, si pensava, qualsiasi fossero le condizioni politiche,

perché le condizioni geografiche da sole sarebbero state sufficienti ad indicare una direzione precisa per quei traffici.

In realtà, una simile ottica era soltanto apparentemente rivolta al futuro, mentre la questione vera nasceva soprattutto dalla percezione di una progressiva perdita. Non si trattava certo di una perdita di benessere, dal momento che tutti gli indicatori dimostrano come l'economia triestina fosse in piena espansione. Piuttosto, si trattava di una perdita relativa, di una dequalificazione rispetto alle aspettative di avanzamento di status e di opportunità che la borghesia triestina aveva maturato negli anni iniziali della »rivoluzione dei trasporti«.

In Europa, il nazionalismo economico si è ripresentato più volte nell'età contemporanea, con caratteristiche sempre simili: un'immagine dell'economia come un gioco a somma zero (se io guadagno, qualcun altro deve perdere), usata per legittimare atteggiamenti prevaricatori; l'idea che lo Stato debba avere un compito primario nel difendere, quando non nell'appoggiare e sostenere, le iniziative economiche dei singoli, in vista di una futura (ed ipotetica) redistribuzione dei benefici ottenuti; la convinzione di poter superare le incertezze e le ambiguità proprie di ogni età di transizione appoggiando soluzioni politiche che si presentano come forti e tendenzialmente autoritarie (Baughn, Yaprak, 1996).

In realtà, negli anni successivi all'abolizione del porto franco integrale, lo Stato austriaco fu più che generoso nel sostenere lo sviluppo economico triestino (Mellinato, 2005), ma mancò nel trasmettere alla borghesia triestina quelle sicurezze sul proprio ruolo che la stessa espansione della città e della sua economia (con l'arrivo di quote crescenti di popolazione dall'interno dell'Impero) stavano mettendo in crisi. L'evoluzione delle attitudini individuali fu incanalata anche da alcuni significativi contributi intellettuali, che fornirono materiali a sostegno di una prospettiva sostanzialmente anticontinentale del destino economico triestino, fondata su un complesso di ragionamenti volti ad irrobustire il ruolo del legame nazionale (nel senso linguistico del termine), l'orgoglio, e migliori opportunità per il futuro ed un senso di superiorità insoddisfatta, secondo uno schema all'epoca diffuso in Europa (Dekker, Malova, Hoogendoorn, 2003). Secondo Mario Alberti era l'area mediterranea, attraverso l'Italia, che avrebbe garantito la prosperità di Trieste e dei triestini (soprattutto a quelli di nazionalità italiana), proiettandosi all'interno del continente con le sue reti mercantili e le sue iniziative economiche.<sup>6</sup> Nelle parole di Alberti *»Trieste deve la sua fortuna economica alla sua felice posizione geografica ed alle sagaci attitudini mercantili dei suoi commercianti«* (Alberti, 1916, 19). Nel suo ragionamento, Alberti partiva dalla costruzione della legittimità (storica e culturale) e della razionalità (economica) della prospettiva italo-mediterranea, per poi costruire le

6 *»Se l'avvenire di Trieste è intimamente legato alla soluzione integrale del problema adriatico, nessun motivo d'ordine economico associa invece le sorti di Trieste con quelle dell'Austria. La fortuna di Trieste è una funzione dell'Adriatico italiano, ma è indipendente dall'Austria«* (Alberti, 1916, 17).

premesse intellettuali ad una sorta di doveroso egoismo collettivo, da indirizzare verso le istanze irredentiste delle quali era fautore ed in parte anche artefice (Sapelli, 1990, 18-23).

Al di sotto della propaganda, però, sono riconoscibili elementi di ragionamenti più profondi, che illuminano sulla reale distribuzione degli interessi in campo. *«Poiché, con l'annessione di Trieste e di Fiume, l'Italia non solo avrà nelle sue mani tutte le fila delle grandi correnti economiche tra il basso centro d'Europa, il bacino Mediterraneo e l'Estremo Oriente, ma sarà altresì padrona di uno dei più meravigliosi strumenti atti a tradurre in efficace penetrazione positiva il bisogno di espansione mondiale delle produzioni italiane»* (Alberti, 1916, 107).

Il sistema economico-commerciale triestino, infatti, aveva assoluta necessità di espandersi per assicurarsi sufficienti margini di profitto dalle attività di intermediazione, rese continuamente più efficienti dallo sviluppo tecnologico ed organizzativo (Shah Mohammed, Williamson, 2004; Estevadeordal, Frantz, Taylor, 2002). La scelta dell'Italia, paese più arretrato dell'Austria e quindi portatore di maggiori margini di sviluppo, rispondeva a questa esigenza, fondamentale soprattutto per la piccola-media borghesia degli uffici e della burocrazia, molto più che alle prospettive di sviluppo generale dell'emporio cui era interessata l'élite (Valdevit, 2004, 10 e ss.). Era da questi strati della società che si sviluppavano le paure più cupe per l'avvenire di una Trieste che si voleva credere troppo sottomessa agli interessi della parte continentale dell'Impero,<sup>7</sup> e per questo incapace di valorizzare interamente le proprie potenzialità.

La produttività dei trasporti marittimi era in crescita costante da quasi mezzo secolo (più o meno proprio gli anni di Revoltella e Kandler) (Finlay, O'Rourke, 2003, 35-37; Pamuk, Williamson, 2000), e quindi ogni imprenditore interessato nei trasporti marittimi doveva incessantemente aumentare il volume d'affari, se voleva mantenere stabile il reddito. In più, Trieste era una città ormai abituata all'espansione. Anzi, la stessa Camera di Commercio aveva alimentato ottimistiche previsioni sulle future potenzialità dell'emporio adriatico ancora alla vigilia della guerra (Moscheni, 1910).

In questo senso, ogni timore per una possibile intromissione esterna nel delicato meccanismo triestino poteva venir sfruttata per aumentare il senso d'insicurezza già insito nella transizione in corso. Un'espressione ancora più limpida del pensiero di Alberti si trova in un suo piccolo pamphlet del 1915 dedicato fin dal titolo all'analisi degli spazi marittimi. Nel caso di una vittoria dell'Austria nella Grande guerra,

<sup>7</sup> In occasione dell'abolizione delle esenzioni doganali estese a tutta la città, il 16 luglio 1891 *L'Indipendente* scriveva: *«Oggi l'ultimo filo di speranza s'è spezzato e Trieste piomba nella grande voragine oscura in fondo a cui si agita la spaventosa potenza dell'ignoto. Nella storia di Trieste, che ha tante pagine di gloria e di sventura, la data d'oggi resterà indissolubilmente legata alla memoria di un grande disastro cittadino»* (Piemontese, 1961, 64).

«Trieste slavizzata diventerebbe il centro irradiatore degli scambi commerciali con i Balcani e con ciò di influenze jugo-slave austriache in quei paesi» (Alberti, 1915, 10-11). Era la materializzazione della prospettiva continentale, nella quale Trieste perdeva la sua autonomia »mediterranea« all'interno dell'Impero e veniva assorbita completamente dalle logiche continentali. »Con opportuni congegni di tariffe, l'Austria-Ungheria, disponendo della ferrovia Danubio-Adriatico, potrebbe monopolizzare tutte le correnti di traffico balcaniche che correranno nell'Adriatico, incanalandole verso i suoi porti [sic] in breve ora slavizzati di Trieste e di Fiume, in gran pregiudizio dell'Italia, il cui commercio sarebbe così tagliato fuori« (Alberti, 1915, 10-11).

Mario Alberti, già segretario della Camera di Commercio di Trieste, certamente conosceva il pericolo di una colonizzazione da parte del capitale italiano, anche se da una parte le esigenze propagandistiche, dall'altra la sicurezza nell'insostituibilità della funzione »mediterranea« di Trieste gli facevano ritenere impensabile un crollo delle solide barriere che reggevano l'autonomia economica triestina. Ancor più incrollabili erano le certezze espresse da Ruggero Timeus,<sup>8</sup> secondo il quale la differenziazione rispetto alle istanze continentali era vitale per la sopravvivenza della Trieste mercantile ed italiana. Ecco comparire l'ultimo elemento della parabola: l'impossibilità, per i nuovi portavoce della borghesia triestina, di accettare la prospettiva continentale, a causa dell'aumento di peso specifico che all'interno di quella direttrice aveva ormai acquisito l'elemento slavo, soprattutto all'interno delle ultime evoluzioni del nesso asburgico. »Il trialismo non può rinunciare assolutamente a Trieste, perché senza Trieste mancherebbe dell'unico grande sbocco sull'Adriatico e dell'unico centro economico che in generale può possedere e che forse mai potrebbe avere. Una volta poi unita Trieste allo Stato trialistico, la sua completa slavizzazione sarebbe sicura e rapida« (Fauro, 1965, 121).

Ecco gli ultimi elementi di un quadro ormai completamente in bianco e nero: noi o loro, la rovina oppure il riscatto, non importa se a spese dell'altro perché queste sarebbero le regole di un gioco ineluttabile, il gioco a somma zero del nazionalismo economico. Il piccolo (ma politicamente influente) mondo degli impiegati pubblici e privati, della piccola borghesia delle professioni e degli affari era pronto ad accogliere un discorso che lo tutelasse dai più immediati problemi quotidiani. Questi »ceti impiegatizi minori, assillati dalla concorrenza degli impiegati provenienti da altre province dell'impero (più dotati generalmente dal punto di vista delle conoscenze linguistiche), o dalla psicosi della slavizzazione della città« (Privitera, 1983, 53-54) non esitarono ad abbracciare non solo una prospettiva mediterranea, ma

8 Ruggero Timeus (noto anche come Fauro) nacque a Trieste nel 1892, e fu un attivo irredentista. Scrisse su *L'idea nazionale* e nel 1914 pubblicò una monografia, *Trieste*, che ebbe ampia diffusione in Italia. Si presentava come un paladino della difesa dell'italianità della Venezia Giulia minacciata dallo slavismo. Si arruolò volontario nella prima guerra mondiale e morì in combattimento, nel 1915.

un'intera impostazione anticontinentale del destino economico della città, confidando che la posizione geografica ed infrastrutture commerciali da sole fossero sufficienti per garantire redditi e benessere.

L'ampliamento della sfera economica italiana, poi, avrebbe portato quel surplus di dinamicità espansiva che serviva per mantenere elevata la redditività dell'economia marittima triestina, riservando una posizione privilegiata agli italiani nella redistribuzione delle risorse, anche se in questo caso era più complesso formulare previsioni concrete e credibili, mentre più facile risultava il ricorso all'immaginazione speranzosa,<sup>9</sup> all'interno di un ambiente già abituato a creare e consumare miti legittimanti (Negrelli, 2002, 1350-1360).

Contro tutto questo si levò la voce, solitaria ed ammonitrice, di Angelo Vivante.<sup>10</sup> Nei suoi scritti, la consapevolezza che l'exasperazione della contraddizione tra l'anima mediterranea e quella continentale di Trieste avrebbe portato entrambe ad un punto morto era più che evidente. Anzi, già prima della pubblicazione di *Irredentismo adriatico*, in un articolo su *La Voce* del dicembre 1910, affermava con decisione: *«Che Trieste, per ragion di interessi, sia legata a paesi slavi e tedeschi assai più che ad italiani è risaputo dai pochissimi che costì sanno alcunché delle terre irredente, 'vi è dunque un 'destino economico straniero di Trieste epperò di tutta la Giulia che le è inseparabilmente congiunta.' Questa è per lui la realtà che sta dietro ad ogni 'volata retorico-sentimentale'»* (Daneo, 1988, 39).

Secondo Elio Apih, ancora nel 1984, *«la situazione attuale del porto di Trieste dimostra che le deduzioni del Vivante sull'importanza dei privilegi austriaci erano fondate»* (Apih, 1984, XI), ma ai tempi nei quali Vivante scriveva la ricerca del fondamento, vero o presunto, del destino economico della capitale marittima dell'Adriatico asburgico doveva essere svolta attraverso una dialettica articolata, ed un serrato confronto tra documenti e statistiche di varia provenienza.

Non a caso, la prospettiva di Vivante iniziava ad articolarsi proprio facendo riferimento ad un orizzonte culturale molto vicino a quello espresso da Revoltella ai suoi tempi: *«Il ceto mercantile triestino, con la sua consueta psicologia, argomenta[va] così: tutto ciò che ci unisce di più alla Germania, allarga il nostro hinterland, giova quindi ai nostri affari. Andiamo a Francoforte a farvi, magari, i patrioti*

9 *«Con l'Italia noi saremo i veri uomini, gli uomini completi che danno il loro lavoro e la loro intelligenza all'opera comune per la grandezza della Patria; quello che sarà creato da noi e quello che sarà pensato farà parte di una grande creazione e di un grande pensiero; il nostro spirito contribuirà a creare le nostre leggi e le nostre leggi fisseranno i nostri destini»* (Fauro, 1965, 213).

10 Angelo Vivante, nato a Trieste nel 1869, apparteneva per nascita a quel ceto borghese commerciale mitteleuropeo che in quegli anni era al centro dell'espansione economica triestina. Laureatosi in legge a Bologna, si avvicinò agli ambienti de *La Voce* presso le cui edizioni avrebbe pubblicato il suo *Irredentismo Adriatico*, nel 1912. Nel frattempo, si era avvicinato al socialismo. Fu direttore del quotidiano *Il Lavoratore*, perseguendo una linea internazionalista e non interventista. Morì suicida dopo l'ingresso in guerra dell'Italia, nel 1915.

*tedeschi*» (Vivante, 1945, 39). Quella simmetria tra fedeltà politica ed allargamento del circuito d'affari si interruppe allorché il gruppo dei beneficiari si allargò fino ad articolarsi in sottogruppi nazionali, sviluppando tendenze poco collaborative, che iniziarono a perseguire anche obiettivi diversi dal semplice sviluppo delle occasioni di profitto.<sup>11</sup> Dalle aspirazioni nazionali dei singoli alla ridefinizione degli spazi economici il passo, secondo Vivante, fu breve: *«Concezione economica nella quale campeggia anche una concezione politica: la futura Slavia, cioè un corpo auto-politico jugoslavo, destinato presto o tardi a formarsi e gravitante su Trieste, suo porto naturale»* (Vivante, 1945, 135-136).

Nell'altro campo, l'aspirazione all'unificazione italiana si appoggiava su potenti, ma molte volte celate, motivazioni sociali e politiche, mentre le assai propagandate motivazioni economiche erano del tutto inconsistenti. *«Oggi, la posizione commerciale dell'Italia a Trieste ha tutt'altro carattere. Trieste non è più un mercato italiano che potrebbe guadagnare d'intensità con l'annessione politica e la conseguente caduta delle barriere doganali. [...] Ma domani, perduta Trieste e comunque diminuita l'importanza dell'Adriatico per l'organizzazione o le organizzazioni dei popoli abitanti nel retroterra della Giulia, basterebbe che lo Stato o gli Stati padroni del 'hinterland' facessero una politica fluviale, disinteressandosi dell'Adriatico per veder esulare da questo, la corrente più larga e redditizia dei suoi traffici [...] Ciò si verificherebbe in qualunque regime politico: tanto se l'Austria attuale si sfasciasse per rientrare in altre unità statali [...] quanto si componesse per conto proprio in forma diversa dall'attuale»* (Vivante, 1945, 219; 230-231).

Vivante aveva quindi correttamente individuato non solo l'inconsistenza dei discorsi del nuovo irredentismo *«imperialista»*, ma ne aveva anche colto le interne pulsioni suicide. Una economia fatta di scambi e di relazioni, come quella gravitante su Trieste, non poteva sperare di sopravvivere trasformandosi nel monopolio di una componente a scapito delle altre. Inoltre, la funzione svolta dallo Stato asburgico non poteva venir esclusa dai ragionamenti riguardanti lo sviluppo economico di Trieste senza lasciare un vuoto significativo, soprattutto con riferimento a ciò che era stato fatto nei decenni a cavallo dei due secoli (Jangakis, 1923, 71-78).

Gli anni successivi alla Grande guerra avrebbero dimostrato quanto fossero ipotetiche (e sostanzialmente illusorie) le linee di ragionamento sulla natura del benessere economico di Trieste basate sul primato del più forte sul più debole. Ma quanto quelle riflessioni, benché fondate su principi così fragili, siano state usate per

11 *«Nella Giulia si è andato lungamente svolgendo un fenomeno demografico spiegabile dall'incrocio di due nazioni, l'una a economia e quindi a civiltà superiore, aggruppata nelle città, l'altra attaccata alla zolla e dispersa nelle campagne; la prima ha tenuto assopita e poi ha in parte assimilato la seconda, finché questa, sotto l'influsso di molteplici e complessi fattori, ho incominciato a reagire contro l'assimilazione e a scuotersi dall'assopimento. Lotta nazionale della Giulia vuol dire dunque, nel suo fondo, lotta per continuare o troncare questi due processi, attraverso i quali si è mantenuta e in gran parte si mantiene ancora, la prevalenza degli italiani sugli slavi»* (Vivante, 1945, 132).

condizionare la mentalità e la prassi politica nella Venezia Giulia, e quali risultati concreti siano stati raggiunti partendo da quelle premesse, è argomento che ancora attende di essere pienamente indagato.

SREDOZEMSKI IN SREDNJEEVROPSKI. PRISPEVEK K ŠTUDIJI  
PREDSTAVE O TRGOVINSKEM BLAGOSTANJU V TRSTU  
OB KONCU OBDOBJA HABSBUŽANOV

*Giulio MELLINATO*

Univerza Milano-Bicocca, Oddelek za politično ekonomijo, IT-20126 Milano,  
Piazza dell'Ateneo Nuovo 1, Edificio U6  
e-mail: giulio.mellinato@unimib.it

**POVZETEK**

*Leta 1884 sta v Trstu sočasno izšli dve knjigi s podobno vsebino, kar pa ni bilo golo naključje. To so bila leta zaključnih del na Sueškem prekopu in celotno mestno gospodarsko tkivo je poskušalo ugotoviti, na kakšen način bi bilo mogoče odpiranje novih sredozemskih pomorskih poti spremeniti v trgovsko prednost.*

*Pietro Kandler je v delu Emporio e porto franco di Trieste predstavil svoje videnje razcveta Trsta, ki je po njegovem mnenju temeljilo na povezavi (ekonomski, zlasti pa politični) z avstro-ogrskim cesarstvom, s čimer je implicitno ponudil razlago, po kateri je mestu gospodarsko blaginjo zagotavljal njegov institucionalni položaj. Nasprotno pa je v svojem delu La compartecipazione dell'Austria al commercio mondiale Pasquale Revoltella poudarjal ustvarjalno genialnost Tržačanov, ki so sicer priznavali visoko cesarsko gospostvo, a so bili toliko bolj podjetni in gospodarsko učinkoviti, kolikor bolj so ostajali neodvisni od osrednje politične oblasti, kar pa je prinašalo koristi celotnemu avstrijskemu gospodarstvu.*

*Ključna predstavnika tržaških vodilnih krogov sta dejansko ponujala dve komplementarni predstavi v zvezi z izvorom tržaškega blagostanja: za Kandlerja je bila najboljša »celinska« perspektiva, saj je Trst predstavljal južno pot, izhod za habsburško gospodarstvo (a tudi za politiko in državne strukture), medtem ko je bila za Revoltello prevladujoča predvsem navezava na pomorske in balkanske trgovske mreže, katerim so tržaške posebne pravice in avtonomnost ponujale primernejše zaledje od drugih okolij pri opravljanju posredniških dejavnosti. S te plati je Revoltella izražal bolj »sredozemski« pristop pri izvoru tržaške blaginje kot tudi pri pričakovanih v zvezi z razvojem mesta, neodvisnega od centralističnih teženj Dunaja.*

*Tako dihomična diferenciacija gospodarske usode Trsta in celotne Julijske krajine se je zopet pojavila za časa iredentizma, a takrat so bili vzroki povsem drugačni od razlogov, iz katerih se je rodila. Vprašanje v zvezi z najprimernejšim*

*okoljem za ohranitev tržaškega blagostanja se je pojavilo ob razpravi o načinu prekinitve povezav z Avstrijo in o bolj ali manj problematični vključitvi tržaškega pomorskega gospodarstva v italijansko ekonomijo. Pod površinsko ravnjo nizanja dejstev pa je mogoče prepoznati izključno notranje elemente nove tržaške družbe, ki se je konec devetnajstega stoletja porodila iz birokratskega razcveta javnih in zasebnih dejavnosti. V malomeščanskih in meščanskih krogih je bila dialektika med celinsko in sredozemsko perspektivo predhodnica in napoved radikalizacije nacionalnih nasprotij, zaradi katerih je usahnil dinamični utrip celotnega krajevnega meščanstva.*

*Ključne besede: gospodarski razvoj, revolucija v transportu, pomorska zgodovina, ekonomski nacionalizem, iredentizem, meščanstvo*

#### FONTI E BIBLIOGRAFIA

- Alberti, M. (1915):** Adriatico e Mediterraneo. Milano, Rava & C. Editori.
- Alberti, M. (1916):** Trieste e la sua fisiologia economica. Roma, Associazione fra le società italiane per azioni.
- Fauro, R. (1965):** Trieste. Trieste, La Editoriale Libreria.
- Jangakis, C. G. (1923):** Le port de Trieste avant et après la dissolution de la monarchie austro-hongroise. Lausanne - Genève, Université de Lausanne.
- Kandler, P. (1864):** Emporio e portofranco di Trieste. Trieste, Tipografia del Lloyd Austriaco.
- Moscheni, A. (1910):** Appunti sul porto di Genova. Trieste, Camera di commercio e d'industria.
- Revoltella, P. (1864):** La compartecipazione dell'Austria al commercio mondiale. Trieste, Tipografia del Lloyd Austriaco.
- Slataper, S. (1954):** Scritti politici. A cura di Giani Stuparich. Milano, Arnoldo Mondadori.
- Vivante, A. (1945):** Iredentismo adriatico. Contributo alla discussione sui rapporti austro-italiani. S. l., Casa editrice Giulia.
- Agnelli, A. (2005):** La genesi dell'idea di Mitteleuropa. Trieste, Mgs Press.
- Apih, E. (1984):** Prefazione dell'Editore. In: Vivante, A.: Iredentismo adriatico. Trieste, Italo Svevo - Dedolibri, V–XII.
- Babudieri, F. (1965):** I porti di Trieste e della Regione Giulia dal 1815 al 1918. Archivio economico dell'Unificazione italiana. Roma -Torino, Ilte.
- Baughn, C. C., Yaprak, A. (1996):** Economic Nationalism. Conceptual and Empirical Development. Political Psychology, 17, 4. Cambridge, 759–778.



- Bridge, F. R. (1996):** The Habsburg Monarchy and the Ottoman Empire, 1900–18. In: Kent, M. (ed.): *The Great Powers and the End of the Ottoman Empire*. London, Frank Cass, 31–49.
- Cassis, Y. (2006):** *Capitals of Capital. A History of International Financial Centres, 1780–2005*. Cambridge, Cambridge University Press.
- Cattaruzza, M. (2007):** *L'Italia e il confine orientale 1866–2006*. Bologna, il Mulino.
- Daneo, C. (1988):** *Il fantasma di Angelo Vivante*. Udine, Cooperativa il Campo - Ifsmil.
- Dekker, H., Malova, D., Hoogendoorn, S. (2003):** Nationalism and Its Explanations. *Political Psychology*, 24, 2. Cambridge, 345–376.
- Estevadeordal, A., Frantz, B., Taylor, A. M. (2002):** The rise and fall of world trade, 1870–1939. National Bureau of Economic Research working paper n. 9318.
- Evans, R. J. W. (2006):** *Austria, Hungary, and the Habsburgs. Essays on Central Europe, c. 1683–1867*. Oxford, Oxford University Press.
- Finlay, R., O'Rourke, K. (2003):** *Commodity Market Integration 1500–2000*. In: Bordo, M. D., Taylor, A. M., Williamson, J. G. (eds.): *Globalization in Historical Perspective*. Chicago, University of Chicago Press, 13–62.
- Finzi, R., Panariti, L., Panjek, G. (eds.) (2003):** *Storia economica e sociale di Trieste. Volume II. La città dei traffici 1719–1918*. Trieste, Lint.
- Good, D. F. (1991):** *Austria-Hungary*. In: Sylla, R., Toniolo G. (eds.): *Patterns of European industrialization. The nineteenth century*. London, Routledge, 218–247.
- Harlaftis, G. (1996):** *A History of Greek-owned Shipping. The making of an international tramp fleet, 1830 to the present day*. London - New York, Routledge.
- Kenwood, A. G., Lougheed, A. L. (1999<sup>4</sup>):** *The Growth of the International Economy*. London, Routledge.
- Masau Dan, M. (ed.) (1996):** *Pasquale Revoltella, 1795–1869. Sogno e consapevolezza del cosmopolitismo triestino*. Tavagnacco, ed. Comune di Trieste.
- Mellinato, G. (2005):** *L'economia triestina al tempo della »Rivoluzione dei Trasporti« (1891–1914)*. In: Aa. Vv.: *Il Palazzo della Borsa Vecchia a Trieste tra arte e storia*. Trieste, Mgs Press - Cciaa, 289–315.
- Millo, A. (2005):** *Dalle origini all'abolizione del porto franco (1850–1891)*. In: Aa. Vv.: *Il Palazzo della Borsa Vecchia a Trieste tra arte e storia*. Trieste, Mgs Press - Cciaa, 269–288.
- Negrelli, G. (2002):** *Trieste nel mito*. In: Finzi, R., Magris, C., Miccoli, G. (eds.): *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. Il Friuli-Venezia Giulia. Vol. II*. Torino, Einaudi, 1338–1370.
- Osterhammel, J., Petersson, N. P. (2005):** *Storia della globalizzazione*. Bologna, il Mulino.

- Pamuk, S., Williamson, J. G. (eds.) (2000):** The Mediterranean response to globalization before 1950. London - New York, Routledge.
- Panjek, G. (1986):** La storiografia marittima su Trieste negli ultimi quarant'anni (secoli XVI-XIX). In: Di Vittorio, A. (ed.): Tendenze e orientamenti della storiografia marittima contemporanea. Gli Stati italiani e la Repubblica di Ragusa (secoli XIV-XIX). Napoli, Pironti, 175-234.
- Piomontese, G. (1961):** Il movimento operaio a Trieste dalle origini alla fine della prima guerra mondiale. Udine, Del Bianco.
- Privitera, P. (1983):** Ruggero Timeus - Fauro, »profeta« del fascismo. Qualestoria, 11, 2. Trieste, 47-54.
- Sapelli, G. (1990):** Trieste italiana. Mito e destino economico. Milano, Franco Angeli.
- Shah Mohammed, S. I., Williamson, J. G. (2004):** Freight rates and productivity gains in British tramp shipping 1869-1950. Explorations in Economic History, 41. New York, 172-203.
- Sondhaus, L. (1999):** The Naval Policy of Austria-Hungary 1867-1918. Navalism, Industrial Development and the Politics of Dualism. West Lafayette, Purdue University Press.
- Stefani, G., Astori, B. (1938):** Il Lloyd triestino. Contributo alla storia italiana della navigazione marittima. Verona, A. Mondadori.
- Taylor, A. J. P. (1954):** The Struggle for Mastery in Europe, 1848-1918. Oxford, Clarendon Press.
- Valdevit, G. (2004):** Trieste. Storia di una periferia insicura. Milano, Bruno Mondadori.