

balcanica, veniva al corso superiore della Sava, dove le carovane si dividevano: le une, attraverso Brod, andavano nel territorio austriaco, le altre, oltre Costainizza, penetravano nel territorio francese.

Per la prima volta vengono introdotte a Trieste l'imposta prediale, quella sull'industria e commercio, l'uso della carta da bollo, l'obbligatorietà nell'immatricolazione dei mercanti, l'istituzione della Camera di Commercio al posto del Collegio dei Mercanti e una razionale disciplina nell'esercizio della mediazione.

Il 13 marzo 1814 l'Imperatore ordinava l'abolizione del sistema doganale francese e la reintroduzione di quello austriaco. Ritornarono quindi gli antichi privilegi ed i porti franchi.

Il 23 luglio dello stesso anno questi territori furono nuovamente aggregati all'Austria. Fu abolita la Camera di Commercio istituita da Napoleone e ripristinata l'antica Borsa. Vennero mantenute, invece, le imposte ed i balzelli introdotti dai francesi. Nel 1829 fu reintrodotta il dazio consumo a favore del Comune che finì per triplicare le imposte lasciate da Maria Teresa. All'Istria fu data una libertà doganale più ampia ancora di quella concessa a Trieste; con tutto ciò però la regione non poté prosperare. Perciò nel 1852 s'assoggettò l'Istria ad un trattamento doganale protettivo coll'intento di far prosperare qualche industria, ma anche questo tentativo fallì completamente, ragione per cui nel 1861 si ridette all'Istria l'antica libertà doganale.

Dopo 97 anni di funzionamento cessava, nel 1850, d'esistere la Borsa Mercantile e si istituiva definitivamente la Camera di Commercio attuale. Il 14 maggio dello stesso anno si pose la prima pietra per la costruzione della ferrovia meridionale.

Dopo la breve interruzione del periodo Napoleonico, dovuta non già come credono il Kandler ed i cronisti triestini dello scorso secolo (1) al distacco delle provincie illiriche dall'impero austriaco, ma allo stato di decadenza del commercio mondiale in quell'epoca, decadenza dovuta alle continue guerre, al blocco contro l'Inghilterra e soprattutto alla guerra marittima che obbliga il poco commercio a seguire le coste e vie terrestri, il traffico di Trieste riprende ad aumentare. Venezia oramai è decaduta, e l'ultimo colpo mortale fu dato alla Repubblica da Napoleone nella pace di Campoformio; l'Austria inizia il suo sviluppo industriale, riprende la colonizzazione del Levante specialmente per opera dei greci liberati dai turchi, e, dopo le guerre degli ultimi decenni dello scorso secolo dappertutto s'inizia un'era di pace e di prosperità, condizione indispensabile per il delicato funzionamento del commercio internazionale.

Trieste, similmente ad altri empori, beneficia, in modo larghissimo, delle nuove condizioni e diventa non solo il primo porto austriaco, ma il più grande emporio dell'Adriatico. A poco a poco il Governo Centrale toglie al Comune di Trieste gli antichi privilegi finchè il 30 giugno 1891 si giunge all'abolizione completa del porto franco. Questo però non fece soffrire minimamente i traffici triestini, che anzi continuamente aumentarono, e l'anno di maggior splendore del commercio triestino non fu già sotto il regime di porto franco, ma fu il 1913 anno nel quale entrarono in Trieste navi per un tonnellaggio di 5,5 milioni di tonn. Fu lo scoppio della guerra del 1914 che precipitò le fortune di Trieste. La città passò all'Italia dopo la nostra guerra vittoriosa, nella radiosa giornata del 3 novembre 1918, e per quanti sforzi faccia il Governo Italiano non è riuscito ancora a risollevarla Trieste dalla crisi asprissima che la travaglia.

*
* *

Ci siamo indugiati, un po' troppo, a studiare le vicende storiche dei traffici triestini non per fare sfoggio d'una erudizione facile ad acquistarsi, ma perchè siamo convinti

(1) Op. cit. e D. Rossetti « Meditazioni Storico-Analitiche sulle franchigie della città di Trieste ». Venezia 1815.