

L'ISTRIA

Esce una volta per settimana il **Sabbato**. — Prezzo anticipato d'abbonamento annui fiorini 5. Semestre in proporzione. — L'abbonamento non va pagato ad altri che alla Redazione.

DISCORSO ACADEMICO]

dal Dr. Domenico de Rossetti

tenuto nel 1835.

Aveva già da parecchi anni abbozzato lo scheletro della *Storia degli Statuti dell'antico porto di Trieste*, valendomi di quegli elementi che stavano a mia disposizione, e sperando sempre ritrovarne maggior copia per condurre così a poco a poco il mio lavoro a quel compimento che potesse a tutti parere almeno sufficiente. Come progressivamente venne fatto di scoprire notizie, o di raccogliere da volanti mie schede più vecchie ancora, andai inserendole a luoghi opportuni, parte nel testo e parte fra le note dell'appendice.

Dopo lungo intervallo mi accinsi a dare migliore ordinamento al mio racconto, e ne trascrissi il primo abbozzo; ma così facendo ben tosto m'accorsi che molte e larghe erano le lacune che vi rimanevano, e che non lieve fatica e non breve tempo ci vorrebbe prima di porgere, qual io desiderava, la storia propostami. Distratto frattanto da varie e maggiori occupazioni, lasciai questo nuovo scritto qual era, non però senza il proponimento di occuparmene altra volta con istudio maggiore, o di usarvi con ogni sollecitudine almeno la lima. Ma nè a questo pure potei fino ad ora prestarmi, onde ben conoscendo le imperfezioni di questo lavoro, lo riposi per la terza volta fra le cose immature.

Incombendomi pertanto di riaprire il corso delle nostre letture di questa stagione, e nulla avendo da presentarvi, che degno fosse di occupare la vostra attenzione; pensai che, se poco soddisfacente ne sarà la pertrattazione, l'argomento almeno di questo brano di storia patria dovrebbe riuscirvi sopra tutti carissimo, e darvi ad un tempo occasione di essermi cortesi di lumi, di documenti e forse anco di sole reminiscenze mancateci finora, delle quali ben anzi prego tutti quegli ingenui e benevoli miei concittadini, che mi avanzano in età.

Vengo dunque offerendovi questo, comunque abbozzato ed imperfetto discorso; mentre portato che sarà a quel grado di compimento che meglio per me si potrà, lo renderò di pubblica ragione in uno dei futuri volumi del nostro *Archeografo*.

I fatti che androvi esponendo non possono rivo-carsi in dubbio, perchè tratti da fonti storiche di piena fede, e confermati dallo stato materiale delle cose vedute da quelli dei nostri concittadini che negli ora trascorsi 30 anni trapassarono, e di que' pochi veghardi tuttora viventi, che possono esserne onorati testimoni.

Le fonti storiche, alle quali ho attinto notizia e fede di questi fatti, formano l'appendice del mio discorso, alla quale appartengono pure alcune piante topografiche del secolo passato, di cui qui vi esibisco piante fedeli.

Ciò premesso, entriamo [senza più nell'argomento propostoci.

STORIA E STATUTI

dell'antico

PORTO DI TRIESTE.

Chiunque impenda a trattare di storia triestina o di qualsivoglia sua diramazione, non potrà farla con chiarezza e sana critica, senza distinguervi quattro epoche; diverse tutte per tempo, per indole e per effetti. La prima ch'è la *romana* (abbandonando alla favolosa oscurità ed incertezza tutt'i secoli anteriori) prende il suo cominciamento dal tempo in cui Trieste fu con tutta l'Istria conquistata dai Romani, e divenne loro municipio (an. di Ro. 576), poscia colonia sotto G. Cesare (an. di Ro. 695) e finisce coll'ultima caduta dell'impero d'Occidente (an. di Cr. 475). La seconda va da questo sconvolgimento fino alla dedizione che Trieste fece spontaneamente di sè alla serenissima casa arciducale d'Austria (an. 1382) e la dirò epoca *italica*. La terza, che sarà l'*austriaca*, comincia dall'atto di dedizione, e continua fino all'istituzione del porto-franco per l'imperatore Carlo VI (an. 1717 al 1728). La quarta poi, in cui germogliò e va crescendo un nuovo ordine di cose, è la moderna che adeguatamente si nominerà epoca *commerciale*.

L'indole della prima era quella del nascere, del crescere e del fiorire dell'antica civiltà e della nazionale potenza; e quest'epoca durò 653 anni. Quella della seconda stava nel declinare di queste, nell'alternare e fluttuare fra una malsicura libertà e le pretese di vari italici domini; e ciò pel corso di altri 907 anni. Ha la terza, che durò soli 335 anni, per suo carattere l'obblivione de' beni e de' mali passati pel godimento della pace e pella conservazione della propria municipale indipendenza. L'indole della quarta è quella del movimento e della instancabilità per l'onore e per le fortune che può dare il commercio.

Considerati i bisogni e la tendenza di quest'epoca in cui viviamo, certo che niuna parte della storia patria riuscir potrebbe gradita più di quella del commercio e della navigazione triestina. E di questa parte appunto sarebbe mio desiderio il poter porgere un compiuto e

sicuro ragionamento circa le prime tre epoche, giacchè alle ricerche ed all'illustrazione delle antiche cose nostrane intendo dedicarmi esclusivamente. Ma la scarsezza degli storici documenti e monumenti non permettemi fare cotanta promessa; e ben pago sarò se alla fine delle mie ricerche verrammi fatto d'offrire una ragionevole ipotesi, o piuttosto lo scheletro di quella che, dopo un austero critico esame de' raccolti elementi, potrà appena costruirsi. Quanto avrassi a tal fine da fare per ora, onde rintracciare la verità, e guarentirsi da quelle illusioni che talvolta involontariamente si coltivano anche da chi indaga con buona fede e senza prevenzione alcuna; sarà fatto a quel miglior modo, e con quel maggior frutto che mai possibile mi saranno, sperando che altri vorrà pur venire a sussidio della mia insufficienza.

Il metodo pertanto che intendo adoperarvi, sarà quello di procedere per via di elementi di fatto e di ragionamento; i quali comunque fossero per parere sconnessi od estranei al mio assunto, vedrassi per ultimo come tutti sostanzialmente e necessariamente vi appartengono. Ed anzi, acciocchè fin d'adesso se ne ravvisi l'annodamento, gioverà accennare quelli, alla dimostrazione di ciascuno de' quali saranno dirette le indagini nostre, e gl'isolati discorsi che ne andremo interpolatamente porgendo. Qualunque di questi argomenti volessi io da prima pertrattare, non lo potrei mai altramente che premettendo come verità dimostrata alcuni altri argomenti, che richiedono ed avranno a suo tempo e sviluppo e giustificazione. Quelli che per l'odierno discorso debbono essere così premessi, e che spero mi si vorranno ammettere preliminarmente almeno per la loro parte topografica, sono i seguenti:

I. Trieste era in origine, com'è attualmente, collocata in suolo sterile per natura, e cinta da monti, già rivestiti di boschi, ed ora denudati¹⁾.

II. Avea al mezzodì una provincia allora florida, popolosa e ricca di produzioni meridionali; cioè l'Istria²⁾.

III. Avea al Nord ed all'Oriente provincie molto elevate sopra il livello del mare, ubertose per settentrionali prodotti, ma prive affatto e bisognose di quelli del clima meridionale.

IV. Trieste era dunque un punto quasi centrale del quadrivio che metteva in comunicazione l'Istria, la Venezia, la Pannonia e l'Illiride³⁾.

¹⁾ La seconda parte di questa tesi, sebbene scritta dopo il discorso presente, è già pubblicata nel III volume dell'*Archeografo triestino* col titolo di *Storia e Statuti delle antiche selve triestine*. Questa circostanza prova, quanto fosse e siami ancora difficile l'andare raccogliendo gli elementi dell'argomento presente.

²⁾ Si desidera che alcuno degli eruditi Istriani assuma la pertrattazione di quest'argomento.

³⁾ Posi qualche studio su questa materia, e ne incominciai la trattazione; ma doveti ben tosto sospenderla per mancanza di quegli infallibili elementi corografici, senza cui incerta sarebbe la fissazione della sua base principale; cioè quella della naturale confinazione dell'istriana penisola, e della sua piccola triestina provincia.

V. Dovea per quest'eragioni Trieste nascere o diventare città marittima e mercantile, e quindi conquistarsi dai Romani.

VI. Dovea Trieste finalmente avere un porto vasto e sicuro.

Prestabilito questo metodo da osservarsi nelle indagini nostre, indifferente sarà la scelta di quello che fra questi sei argomenti convenga prima pertrattare. Imperciocchè come ciascuno sta da sè ed indipendente dagli altri, nulla togliesi nè all'intelligenza delle cose, nè alla conclusione del ragionamento finale, coll'alterare l'ordinamento qui sopra accennato. E però l'ultimo di questi temi sarà quello appunto di cui qui esclusivamente mi occuperò.

I.

Epoca romana.

§ 1. Quel popolo, qualunque ne fosse la genetica origine, il quale, prima di essere soggiogato da' Romani, vivea e governavasi sui monti e sulle colline che circondano il golfo di Trieste, non avea conseguito dalla natura quel beneficio, che questa avea largamente concesso a quella gente, che occupava l'estremità diagonalmente oppostavi dell'Istria, cioè Pola: egli non avea un porto formato dalla natura già ampio e sicuro. Gli concedette ciò non di meno quello che avea negato a tutto il litorale della Venezia fino al Timavo, cioè la possibilità di formarsi coll'arte un porto, in cui tutti si unissero i principali vantaggi d'un porto naturale; e particolarmente quello della perennità. Essa infatti tutto e talmente su questo nostro lido predispose, che nulla al potere dell'uomo mancasse, tosto che il suo sapere e volere si dirigessero ad approfittarne, ed a costruirsi quel porto artificiale, di cui gli abitanti fossero o presto o tardi per abbisognare.

§ 2. L'estremo confine di questa parte superiore d'Italia, cioè l'alpi carniche e giapidiche, va per alpi minori, per pianori, per monti, e per decrescenti colline gradatamente avvallandosi fino al mare Adriatico, destinato a servire quasi d'immenso canale naturale per la comunicazione de' popoli trasalpini con quelli del mezzodì dell'Europa, e di una parte dell'Asia e dell'Africa. Ma nell'estremità di questo mare formò la natura un golfo semielittico, aperto verso ponente, coronato da quelle colline appunto che servono di scalea per valicare la sommità delle alpi: golfo, in cui non mettono foce nè fiumi nè grossi torrenti. A fianco di questo golfo secondario, al di là di una larghissima ed alta diga, la quale rivolta con tutta la sua lunghezza verso il mezzodì, finiva quasi a foggia di promontorio che, inclinato al mare, ne emergeva nuovamente a picciolissima distanza con due, od almeno una isoletta scogliosa: a fianco, dicesi, di quel golfo formò per ultimo la benefica madre comune una piccola baia, o per così dire, un lago marino, aperto in tutta la sua larghezza verso ponente-libeccio. Così il popolo, che abitava questa collina, ch'io appello diga naturale, e le altre che da levante vi si appoggiano, e quindi la sua città, avea due lidi lambiti, starei per dire, da due meri; l'uno che dal mezzodì al nord si apre verso ponente; l'altro che s'interna dal nord al sud ed

è chiuso da levante a ponente. L'arte dovea fare il resto, dopo che il sapere avesse scelto da qual parte sia migliore consiglio l'operare per avere quel porto, che così pareva dalla natura già doppiamente indicato.

§ 3. Se non sapesse troppo d'arroganza il dire ora quello che dovea farsi già 2000 anni addietro, sarei pur tentato dichiarare ch'io, potendo essere arbitro di quella scelta, non avrei esitato un istante per decidermi in favore della baia meridionale, onde costruirvi quelle opere, che in sussidio della naturale sua situazione potevano occorrere per un porto in ogni riguardo sicuro, grande e meglio difeso dall'impeto del Borea¹⁾ (nord-nord-ost) come dallo scilocco e dal libeccio. Non avrei però dimenticato nemmeno il seno di ponente, ed approfittando del promontorio e delle sue isolette, avrei stabilito un doppio porto, forse felice più di quello d'Alessandria²⁾. Ma così non fu fatto, ed ora è certamente superfluo il tenerne ragionamento. Se non che può questa osservazione giovare a convincerci come in consimili argomenti un'opera intrapresa senza matura ponderazione de' suoi lontani effetti e degli eventi futuri, possa dare un'infelice o men buona direzione agli affari di tutta quasi lo posterità. Non intendo però potersene fare rimprovero a chi in quel tempo diversamente scelse ed operò, dovendosi piuttosto supporre che lo stato delle cose e del popolo non abbisognasse allora di un porto artificiale amplissimo, quando lo si poteva conseguire sufficientissimo seguendo i più prossimi cenni che ne dava la natura.

§ 4. Quel golfo dunque che apresi dal meriggio al settentrione, o più propriamente da libeccio a greco e guarda a ponente, fu prescelto per lo stabilimento del porto artificiale dell'antica Trieste; e la parte che su quel lido fu preferita, è quella che corre quasi parallela verso libeccio-ponente e greco-levante, presa però da quella estremità, ove la diga naturale summentovata faceasi concava e volgea la convessità delle sue spalle a libeccio. La punta che a foggia di penisola sporgea nel mare, l'isoletta o scoglio che avea di fronte, e la circostanza che nessun torrente o rivo veniva quivi a scaricarsi nel seno che così vi si vedea largo e profondo: questi furono certamente i motivi impellenti a quella scelta.

§ 5. Sulla china della diga suaccennata ch'è rivolta al settentrione, avea Trieste, all'uso delle romane colonie, il suo campo marzio, e propriamente in quella parte che ne ritiene tuttora la denominazione; seppure la tradizione non c'illude, e non sia dessa di tutt'altra e meno antica origine. Esso stavasi immediatamente al piano della diga, ove si eseguì la prima e la più importante opera del porto. Era questa un braccio di terra costruito da quella estremità fino all'isola minore e meno discosta dal lido, dolcemente incurvandosi verso settentrione, indi proseguendo la curva e la direzione stessa verso levante, all'altra isola maggiore e più lontana, la quale era o fu ridotta dall'arte a superficie larga e piana, da cui partiva una piccola lingua di terra rivolta verso la collina, che poi si disse de' Santi Martiri. Su quella piazza sorgeva una torre ottagonale. Fra le

due isolette restò certamente una larga apertura per le correnti del mare, ed è verosimile che altra eguale vi si avesse lasciata fra la punta del campo marzio e la prima isoletta; tenendole ambedue congiunte al lido mediante ponti od arcate superiori allo specchio del mare. La mentovata collina de' santi Martiri, che alla diga si appoggia e largheggia verso levante, avanzavasi alquanto ristretta entro al mare; e quivi, di fronte al primo braccio, se ne costruì un secondo, il quale verso l'estremità dell'altro e da levante a ponente leggermente s'incurvava. Il quale secondo braccio sarà stato sicuramente formato a piloni, come a suo luogo vedremo.

Così dunque ebbesi un seno di mare assai profondo, di forma ellittica, formato da due braccia che, convergendo fra loro, partivano dal piè della diga, e costituivano il nostro più antico porto.

§ 6. Quando, cioè in quale secolo od anno, ciò avvenisse non può dirsi positivamente, perchè nessuno storico ce ne conservò la memoria. Ma i monumenti di varia maniera, che tuttavia ne restarono, ci obbligano a crederlo sincrono colla maggiore floridezza della colonia aquileiese e di quella di Pola, ossia di poco posteriore alla colonizzazione di Trieste medesima. Ed in questa credenza io mi confermo, parendomi non avere i Romani potuto avere bisogno del nostro porto, se non se dopo che il fiorire di quelle due città dimostrò la utilità, per non dire la necessità d'una duplice comunicazione di terra e di mare per tutto l'arco dell'Adriatico e per ogni sua diramazione verso le trasalpine provincie conquistate o da conquistarsi. Lo sviluppamento di questa ipotesi è ad altro tempo e luogo più opportunamente riserbato.

§ 7. Gli storici ed altri autori dell'epoca, di cui favelliamo, sebbene parlino della città e della marittima situazione di Trieste, nulla accennano del suo porto. Il quale silenzio potrebbe forse porgere qualche buon argomento contro l'esistenza e l'importanza di quello; se non l'affievolisse o togliesse la considerazione che Plinio, Strabone, Cesare, Tito Livio, Velleio Patercolo, Pomponio Mela, e gli itinerari antichi non avevano avuto occasione di farne espressa menzione; posciachè l'argomento de' loro discorsi era a tutt'altro diretto che a trattare di navigazione e di commercio, mentre di romani avvenimenti guerreschi nulla nelle nostre acque è giammai succeduto.

§ 8. Quello di cui hanno taciuto gli scrittori antichi, ci fu per altro palesato dall'eloquenza delle mute pietre; le quali, sebbene non scritte (mentre queste pure ci andarono smarrite) eloquenti a tutta ragione debbono dirsi, perciocchè esse appunto della remota antichità ci dicono talvolta assai più di quanto poteva esserci conservato dagli scritti. La generazione che ci ha preceduto e visse ai tempi di Carlo VI, od almeno a quelli di Maria Teresa fino al 1751, ha veduto quelle pietre, delle quali ora invoco la testimonianza per confermare in parte quella di altro un po' più antico testimonio oculare, il nostro P. Ireneo della Croce, e di una carta topografica sicuramente anteriore alle nuove opere eseguite dopo quell'imperatore. E qui intendo parlare degli avanzi materiali di quelle antiche opere che ci assicurano della esistenza e delle qualità del nostro antico porto di romana costruzione.

¹⁾ Se ne darà qui un cenno di quello d'Alessandria. Potrò forse altra volta descrivere questo mio porto ideale. § 57 dell'Appendice.

§ 9. Sulla fede di queste testimonianze, che certamente nessuno vorrà rievocare in dubbio, potrò dispensarmi d'ogni ragionamento a convalidazione dell'ubicazione, dell'estensione e della forma del porto di cui favelliamo. Ma così forse non sarà circa la qualità ed il sistema della sua costruzione; tra perchè quelle memorie non ne dicono nulla di positivo, e perchè l'idea di quel sistema pare da molti secoli affatto dimenticato, e quasi distrutte o guaste le antiche opere che lo provavano palpabilmente. Di questo dunque gioverà qui fare alcun cenno.

Io intendo che ambedue le braccia o moli del nostro porto romano fossero non già argini solidi ed interi dalla loro radice fino all'estrema loro testa; ma bensì una linea di piloni sottomarini congiunti con archi superiori allo specchio del mare, così disposti per lasciare alle correnti ed alle onde libero il continuo ingresso e recesso a traverso del bacino del porto. Ma potendo questo mio intendimento trovare opposizione, qualora non sia scortato da solidi argomenti, sarà qui necessario produrne brevemente alcuni de' più decisivi.

a) Il P. Ireneo e la pianta topografica già più sopra citati, ci assicurano a buon conto che il molo esteriore, prima di essere stato ricostruito quale al presente lo vediamo, avea quasi a metà della sua lunghezza una larga apertura.

b) Fu dubitato, ed io stesso stavami incerto, se l'estremità di quel molo fosse opera della natura anzi che dell'arte. Ma ora è tolta ogni dubbiezza da che le scavazioni che al presente vi si stanno facendo, hanno denudato a qualche profondità la base di quel suolo, e dimostrato essere tutto scoglio natio, ben distinto da quelle aggiunte che per interrimento vi furono fatte di poi.

c) Questi due fatti bastano a giustificare il mio assunto; cioè che dall'estrema punta della diga del campo marzio in fuori esistessero due scogli isolati, che servirono di base a tutta la costruzione del molo intersecato da due bocche. Imperciocchè se una conservossi aperta fin quasi ai nostri tempi, forse per la maggiore sua larghezza e profondità dell'acqua, l'altra meno discosta dal lido sarà sparita quando là presso si stabilirono delle saline, oppur anche colmandosi da sè per la rovina dell'arcata e per altri accidenti, soliti ad intervenire ad opere che per secoli restano abbandonate.

d) Come non suppongo avervi esistito più di due sole bocche, da che nella lunghezza di 120 passi geometrici (chè tanti e non più ne aveva il molo) erano esse sufficienti per l'effetto desiderato: così se anche ad una sola ci riduciamo, il sistema di costruzione resta inconcusso. E potrà anzi dirsi che tra per la profondità del mare esteriore (di 50 piedi geometrici almeno) e per l'impeto delle onde, cui il molo presentava tutto il suo fianco, maggiore frequenza di bocche non paresse necessaria.

e) L'altro molo però, che secondo il P. Ireneo avea la lunghezza di 180 passi geometrici in una profondità di sei passi d'acqua, non saprei persuadermi che la costruzione si facesse altramente che a piloni e ad archi; perciocchè se avesse dovuto essere tutto di solida muratura, l'opera sarebbe stata maggiore del bisogno e

dell'effetto; e ben sappiamo quale e quanta fosse la sapienza dei Romani in tutte le fabbriche loro.

f) Oltrechè non abbiamo argomento alcuno per supporre l'esistenza di qualche scoglio, che avesse giovato al secondo come al primo molo, sappiamo per l'autorità del P. Ireneo, che gli avanzi di quello presentavano = belle pietre lunghe sei piedi di manifattura spesa ed artificio niente inferiori = a quelle dell'altro molo; e che nei bassi tempi tutti gareggiavano nell'appropriarsi quei macigni, talchè a' tempi del P. Ireneo era già = buona parte sminuito e distrutto = a segno che = nelle secche più grandi del mare si scoprono solamente nel fondo delle acque, dirimpetto ad esso Zuccho (l'isola o testa dell'altro molo) alcune reliquie ecc. = Queste dunque esistevano soltanto nell'estremità più discosta dal lido e nella maggiore profondità del mare.

g) Considerate queste circostanze dee arguirsi che la distruzione del secondo molo dovesse riescire facile ed utile all'uso della gente che volea appropriarsene le pietre; e che ciò non altramente sia ideabile che ammettendovi la costruzione a piloni. Imperciocchè le belle pietre lunghe sei piedi erano di quelle appunto che occorrevano per fabbricare i piloni, e non già il sodo della muratura di un molo; ed erano collocate a piloni isolati, assai facilmente ammovibili e trasportabili, non meno che opportune ad impiegarsi per altri edifici.

h) Gli antichi nostri statuti contengono moltissime leggi che severamente proibivano l'occupazione ed il trasporto delle pietre di quella sola parte (detta la riva di Grumula), laddove nessuna ne trovo nè per l'altro molo (che appellavasi dello Zuccho) nè per qualsivoglia altra riva o sponda. Dal che dee inferirsi, che le altre costruzioni antiche non erano nè sì facili nè sì utili a violarsi e rapirsi; e che per conseguenza dovevano essere di tutt'altro sistema. La quale diversità, trattandosi di moli e di edificio subacqueo, non in altro pare avere potuto consistere che nella costruzione a piloni.

i) Nessuno ci negherà che quel porto, che da secoli esisteva abbandonato e deperito, quale lo conosciamo per la descrizione e per le relazioni fin qui premesse, non potesse essere che costruzione romana. Ma, ciò concesso, dovrà ammettersi che vi si abbia praticato quel sistema medesimo, che i Romani per tutti gli altri loro porti hanno adoperato. Il porto d'Ossia costruito parte da Claudio e parte da Nerone; quello d'Anzio tutta opera dello stesso Nerone; quello di Civitavecchia di Trajano, e l'altro dello stesso imperatore costruito in Ancona; quelli di Nisita, di Pozzuoli e di Miseno furono tutti costruiti collo stesso sistema dei piloni, che lasciavano nei loro interstizi libero corso alle maree. Vitruvio adotta ed insegna questo solo sistema. Strabone, descrivendo il porto di Pozzuoli, ce ne fa fede egli pure. Virgilio stesso ce ne dà cenno chiaro abbastanza, là dove dice (*Aen.* lib. III, v. 536). „.... gemino demittunt brachiamuro Turrili „ scopuli etc. „. Due pitture scoperte in Pompei ci presentano un porto con molo ad archi e piloni. V'ha buone ragioni per credere che i porti d'Atene, e particolarmente il Munichio fossero opera eseguita secondo il qui accennato sistema; e così pure quella dei porti d'Eleusi, di Mitilene, d'Egina, di Gnido, di Nasso e di Delo, nonchè quelli di Cartagine, di Sidona, di Tiro e di Cesarea.

Volendo descrivere lo stato antico di tutti questi porti, i guasti che vi furono fatti dopo che vi si mise mano dai moderni architetti con sistema contrario a quello degli antichi, bisognerebbe trattarne lungamente, e quindi affatto inopportunamente. Ma io, anziché estendermi d'avvantaggio, mi riferirò alle belle ed erudite opere dell'ingegnere napoletano Giuliano de Fazio ¹⁾, per le quali mi confermai pienamente nell'antica mia opinione del sistema de' moli ad archi e piloni; e spero che chiunque si occuperà di sì fatte indagini o costruzioni, studierà prima bene e da capo a fondo, le opere qui enunziate.

§ 10. Oltre al porto, di cui abbiamo finora favellato, avea Trieste la sua darsena ancora. Stava fuori dell'estremità occidentale della città; e tra questa ed il porto avrà pure esistito l'emporio, ossia quartiere dei mercanti ed il mercato. Quel lato della città, che nel progresso della seconda epoca dalle mura e dalle porte denominavasi Riborgo e Cavana, e stendevasi dal teatro alla volta del porto dall'oriente al mezzodi, avea appiè della collina di faccia al ponente un piccolo seno di mare. E questo, come v'era opportunissimo, così fu scelto per stabilirvi la darsena del nostro porto esteriore e maggiore. Dalle due estremità di questo piccolo seno, e dietro forse le tracce già segnatevi dalla natura per subacquee elevazioni del suolo, formaronsi due braccia: il meridionale forse ad angolo ottuso, ed a curva convergente; l'altro ad angolo quasi retto sull'interna base del lido. Così nacque un bacino di bell'ampiezza, perchè in lunghezza partiva dalla sponda, su cui ora esiste dietro al palazzo municipale la casa Costanzi, e finiva all'imboccatura della Darsena presente, detta Mandracchio; ed in larghezza estendevasi dal così detto pozzo del mare fino alla linea, su cui stà all'incirca la chiesa di S. Pietro.

§ 11. Queste e non altre erano, per quanto io credo, le opere che nell'epoca di cui favelliamo costituivano il nostro porto. Se non che vi ebbe certamente altri porti ancora nei lidi che da levante e da ponente indi al mezzodi fiancheggiavano la darsena. Questi, sebbene tutti di lieve importanza, e d'uso rusticano e peschereccio, meritano tuttavia d'essere ricordati. Era il primo quello di Silvula (ora Servola) il quale, per quanto ne dice il P. Ireneo ²⁾, avrebbe dovuto essere cospicuo assai. Il secondo, per fede dello stesso autore, avrebbe esistito nella contrada di Broglietto, ed il terzo in quella di S. Andrea: tutti e tre nel seno di Muggia. Ma non avendocene egli dato tracce più sicure, né vedendosene oggidì alcun vestigio sottomarino, non può farsi gran conto di questa sua notizia. Nella costa di levante al settentrione erano quatt' o i porti, de' quali non può aversi dubbio perchè tuttora esistenti. E questi, progredendo dalla città fino al Timavo, sono quelli di Grignano, di Cedas, di Sestiana e di Duino; dei quali basti qui l'a-

vere fatto cenno, giacchè il parlarne più diffusamente spetta a chi tratterà, come spero, la nostra corografia. Nè ci resta che di dare un'idea dello stato d'allora della nostra spiaggia più prossima alla città.

§ 12. Dalla radice del braccio orientale della darsena antica andava la spiaggia formando un seno più o meno parallelo colla base del colle, su cui sta ora il castello, fino all'esteriore recinto del teatro romano, ossia di quell'angolo ove poi stette la porta di Riborgo. Di làolgevasi essa con una curva per levante, greco e tramontana coll'estremità delle valli, che ora si nominano di Rozzol, di Chiadino, di Romagna, di Scorcola e di Gretta. Dalla radice dell'opposto braccio della darsena, pare che il lido fosse meno sinuoso dell'altro; ma tuttavia curvilineo e convergente seguendo la base delle mura della città fino all'estremità, ove fu poi la porta di Cavana; ed indi divergente con altra curva secondo lo scoscendimento della collina dei Martiri, fino alla riva di Grumula, ossia alla radice dell'interno braccio del molo grande. Quanto era fuori di questa duplice linea litorale delle qui descritte due coste, era tutto mare a quel tempo certamente profondo, fino a che fu a poco a poco costretto di ritirarsene, lasciandovi succedere prima marenne, indi saline, poscia terre coltivate, e finalmente case e città; onde quello, che era allora città, è ora in non piccola parte campo, vigna od orto, ed anche incolta e sterile pendice de' colli. Così stranamente alternano pel genio o per l'indolenza degli uomini gli aspetti e gli usi del suolo sempre paziente, e benefico sempre per chi sa giovarsene veramente!

II.

Epoca italica.

§ 13. Dopo aver veduto quale fosse il nostro porto nell'epoca prima della patria nostra, cioè fino al 475, vediamo come si tenne nella seconda. Nulla abbiamo veramente di positivo circa la conservazione o l'abbandono di queste opere entro al lungo corso de' nove secoli che si abbracciano da questa seconda epoca; ma gli sconvolgimenti ai quali soggiacquero allora l'Italia tutta, e nominatamente nelle sue provincie settentrionali, ch'erano le prime ad occuparsi e depredarsi dai barbari che dal Nord scendevano ad invaderla, ci assicurano che se nella prima metà di quest'epoca avevano quelle opere sofferto qualche violenza da parte degl'invasori; tanto maggiore esser doveva il danno che ne risentivano dall'impeto degli elementi nell'abbandono in cui lungamente si giacquero. I disastri della città, del popolo e delle vicine regioni non permettevano più nè quel commercio nè quella navigazione, nè porgevano quei mezzi, ch'erano necessari per la conservazione o pel ristaurato di opere siffatte. Possiamo quindi tenere per certo che meno furono devastate dall'ira de' barbari, che dall'abbandono in cui rimasero in tutta l'epoca italica, contentandosi i Triestini di valersi del porto qual era nelle poche loro occorrenze, e di frequentare piuttosto la darsena, ristaurando talvolta la muratura delle sue braccia, come quella di cui avevano maggiore necessità.

¹⁾ *Intorno al miglior sistema di costruzione dei porti ecc.* Napoli 1828 in 4.to, e l'altra: *Nuove osservazioni ecc. intorno ai mezzi usati ad impedire gli interrimenti e la risacca.* Napoli, 1832, 4.to

²⁾ App. § 37.

§ 14. Il porto romano andava in tutto, e particolarmente nel suo braccio interno doperendo e distruggendosi tra l'abbandono e poi guasti che maliziosamente vi si facevano, come ho già più sopra (§....) accennato. Di questo guasto non possiamo dubitare da che ce ne fanno fede gli antichi nostri statuti. Nelle giunte a quello del 1150 troviamo una legge del 1354 che vieta generalmente la scavazione ed il trasporto delle pietre delle rive; ed altra posteriore, però anteriore al 1333, che severamente stabiliva lo stesso divieto nominatamente per la riva di Grumula, ch'era appunto quella del molo interno: divieto che fu rinnovato ne' posteriori statuti del 1350 e 1365. Da queste leggi desumiamo che gli avanzi de' quali parliamo, venivano almeno verso il finire dell'epoca italica violati e rapiti dall'avidità di coloro che furtivamente se ne valevano per i nuovi loro edifici.

Nè recherà maraviglia l'osservare che le predette leggi, mentre vietavano la violazione del molo interno, non fecero mai espresso divieto relativo all'esteriore; perciocchè la costruzione di quello e non di questo offriva per le ragioni già dette (§....) facilità ed utilità ai guastatori. E così avvenne necessariamente che, quando dell'uno non restavano che poche vestigia, l'altro esisteva solidamente almeno nella sua base, capace di sopportare una nuova e pesante costruzione moderna.

§ 15. Aveva anche la darsena già nella prima metà dell'epoca italica cambiato d'aspetto nella sua parte più prossima al colle. Era quivi già seguito un lento impantanamento, ed indi una colmata aleda potersi erigere degli edifici ed una parte delle seconde mura della città, fuori delle quali appena incominciava la nuova sponda della darsena stessa. Per questo sicuro avvenimento non sarà ordita la ipotesi di un interrimento della riva tra la darsena ed il porto, e così pure nel seno che prolungavasi verso il teatro; e quindi dell'apparizione di qualche filone subacqueo più elevato, il quale restando visibile nella bassa marea, promettesse comodo approdo alle piccole barchette. Questa circostanza avrà suggerito l'utilità di seguire l'opera della natura, e di ridurre con poco di artificio e di spesa quelle elevazioni ad altezza un po' maggiore e trasformarle in altrettanti moli, onde avere più rive di facile approdo. Così possono esser nati que' due piccioli moli che, esistiti fino all'età nostra portavano il nome, l'uno di molo delle beccherie, l'altro di quello della porporella. E così appunto potrà essere avvenuto per la costa orientale poco lungi dalla darsena, allor quanto per la costruzione delle nuove mura dovea darsi nuovo scolo nel mare alle acque della fossa che cingea l'esteriore perimetro di quelle, mentre vollesero approfittare della circostante maremma per creare nuove saline. Quest'opera, che potrebbe credersi eseguita verso la metà dell'epoca italica, diede poi origine a quel canale (detto della portizza) che, ridotto a poco a poco a miglior forma, supplì all'impicciolimento dell'antica darsena. Le saline pertanto che a destra ed a sinistra di questo canale si piantarono allora, andarono d'allora in poi aumentandosi a misura che il seno della costa orientale ne diveniva più suscettiva; e ciò vieppiù che nè altra industria nè altro commercio avea più Trieste, la quale anzi per esse soltanto in questa e nell'epoca seguente poté

alquanto ristorarsi ¹⁾; fino a che al principiare della 4.^a epoca furono desse le prime che dovettero distruggersi.

§ 16. Nè recherà stupore, se così vediamo nove secoli di non interrotta declinazione; mentre in quest'epoca appunto tutta si sparse la floridezza e la prosperità dell'Istria e del Friuli, caddero distrutte e Pola e Aquileia, e la sola Venezia, generata dalle rovine del prossimo continente, andò felicemente crescendo di popolazione, di prosperità e di potenza. Questa, altrettanto industrie che prudente e forte vicina, bastava già sola a troncare ogni nervo degli abbattuti Triestini, gran numero dei quali preferì di abbandonare la smantellata e sempre più minacciata sua patria, cercando pace ed asilo nelle lagune allora inaccessibili ai barbari.

III.

Epoca austriaca.

§ 17. Questa non fu pel nostro porto felice più dell'italica; sebbene fosse feconda di vantaggi notevolissimi per altri riguardi, che però sono affatto estranei all'argomento presente. La povertà e lo scoraggiamento generati dalle guerre e dalle turbolenze de' secoli precedenti, spensero anche quel movimento e quell'energia ch'eransi mantenute fra i cittadini, se non per altro almeno per la propria loro difesa personale. Ma, cessato questo bisogno, perchè la protezione di un principe vicino e già potente, com'era quello dell'Austria, garantiva la pace e la sicurezza pubblica e privata; non potea succedervi che l'effetto della stanchezza, cioè l'obblione e l'indolenza, e più ancora l'oziosa aspettativa che il nuovo principe dal canto suo provvedesse ai bisogni del popolo che spontaneamente gli si dedicò.

§ 18. Di quest'epoca pertanto null'altro ci si presenta, se non che il progressivo declinare dello stato anteriore delle cose marittime; e questo ancora forse più accelerato per le continue molestie de' Veneti i quali, providi e cauti, ben conoscevano quanto grave danno loro ne verrebbe, se l'Austria sapesse o volesse approfittare del nuovo acquisto fatto sulla costa dell'Adriatico. Continue erano le quistioni e le doglianze da un canto ed i comandamenti dall'altro circa la conservazione e la ristaurazione del porto; ma nulla poi se ne faceva, talchè la darsena, già impantanata ed ostruita per la sua parte maggiore fin dall'epoca precedente, sarebbesi in questa colmata del tutto, se la vigilanza del reggimento municipale non l'avesse impedito come meglio potea, e come apparisce dalla sua giustificazione del 1554, contro alcune ingiuste imputazioni. E questa appunto è l'unica opera che di qualche importanza si fosse eseguita nel secolo XVI, circa il purgamento della darsena ordinato dal consiglio nel settembre 1554 (Vedi Mainati, t. III, pag. 94).

§ 19. Ma nel secolo XVII dovrebbe secondo il P. Ireneo ²⁾ asserirsi che — il porto moderno assai capace

¹⁾ Ho già damolti anni in pronto la storia e gli statuti delle saline triestine, ma qualche ostacolo ne impedisce ancora la pubblicazione.

²⁾ App. §38.

contiguo alla città, fu fabbricato dopo la guerra di Gradiška l'anno 1620 ecc. = Per questa imperfettissima ed equivoca descrizione crederà taluno che il porto moderno, cioè la nostra darsena, non avesse prima esistito affatto, e che quello ch'egli appella il = Muro nuovo = fosse quel molo, su cui stà la batteria civica. Ma io non assento a siffatta interpretazione, ed ammetterò piuttosto che il nostro buon P. Ireneo abbia incappato in errore gravissimo. Quel molo fabbricato, com'egli dice, a tre passi di profondità sotto lo specchio dell'acqua, e di 120 passi di lunghezza, che da garbino chiudeva il porto attiguo alla città, era sicuramente quello stesso antico molo che, partendo dalla base del colle, e dirigendosi verso il pozzo del mare e la colonna dell'imperatore, prolungavasi poi nel mare e, convergendo verso levante, formava il braccio occidentale della darsena, ossia quel molo il quale fin dalla sua origine vi esistì; e su cui fu già nel 1470, all'occasione del ristauo delle mura della città, ordinato da Federico III, costruita quella batteria civica, che tutti conosciamo. L'opera pertanto di cui favella il nostro storico, sarà quella della ricostruzione o piuttosto dell'allungamento dell'antico braccio orientale della darsena, sul quale furono successivamente erette officine e magazzini, e finalmente la casa ora abitata dai governatori di Trieste.

§ 20. Quello, di cui abbiamo piena sicurezza, è che nel 1604 il nostro porto (cioè la darsena) era talmente impantanato che neppure piccole barchette potevano praticarlo; perciocchè i Triestini ne portarono doglianza a Ferdinando arciduca d'Austria contro gli arendatori dell'imposte, i quali, violando i loro contratti, avevano già da molti anni ommesso del tutto il purgamento di quel porto, cui erano obbligati. L'arciduca spedì gli ordini opportuni al capitano ed al suo luogotenente, e voglio supporre che saranno stati eseguiti allora; ma poscia furono certo interamente trascurati.

Sebbene in tutte le nostre memorie di questi tempi non parlisi mai del porto o della darsena con quella chiarezza e distinzione che sarebbe desiderabile, onde non iscambiarli fra loro; tuttavia credo utile per l'interpretazione d'ogni documento di quell'età, ricordare che la sola darsena tenevasi per nostro porto, e che del vero porto antico non facevasi più menzione perchè del tutto abbandonato e dimenticato. Lo stesso P. Ireneo cooperò a quella dubbiezza e confusione. Egli appella *boccola del porto* quell'apertura che divideva in due parti l'antico molo romano, laddove ne' statuti nostri troviamo parlarsi della *bocca del porto* in modo da non lasciar dubbio che questa fosse quella della darsena, che custodivasi e di notte serravasi con catena. Non intendo però che quella denominazione di *boccola*, ovunque la s'incontri, debba applicarsi esclusivamente alla darsena; ma bensì che non la si abbia nemmeno d'appropriare sempre e positivamente all'antico porto romano.

§ 21. Lo stato infelicissimo del porto e della navigazione di Trieste durante la seconda e la terza epoca, ci fa già prevedere che poche fossero le leggi per loro statuite. Erano desse per altro commisurate al bisogno,

e provide a sufficienza; onde non sarà del tutto superfluo il porgerne qui un brevissimo epilogo.

a) Erano fin dal 1150 costituiti due provveditori ed un notaio i quali, oltre alla cura dei rivi e delle strade, avevano quella del porto. Doveano essere dell'età di 40 anni compiti; si eleggevano dal consiglio maggiore, ed esercitavano il loro ufficio per un anno¹⁾; ma nel 1330 fu questo termine limitato a soli 4 mesi²⁾.

b) L'ufficio loro consisteva nel provvedere a quanto fosse necessario ed utile per la conservazione ed uso del porto; ed avevano facoltà di spendere a tal uopo fino a l. 50 de' piccoli durante i 4 mesi dell'ufficio loro³⁾. Era poi loro dovere di soprastare essi stessi a tutti i lavori che facevano eseguire.

c) Il loro salario non era che di 4 lire pei quattro mesi, ma godevano di altri 4 soldi per ogni giorno in cui facevano lavorare⁴⁾.

d) Presso le sponde sì del porto, che di qualunque riva del mare era vietato, sotto pena di 20 soldi, il caricare e lo scaricare pietre, legna, frasche, letame o simili, nonchè farvi qualunque lavoro; e più ancora il gettar pietre, legna od immondezze nel porto, sotto pena di 40 soldi⁵⁾.

e) Qualunque scavazione di pietre sulle rive del mare era con pena di l. 10 generalmente vietata e coll'obbligo di risarcirne il danno al proprietario⁶⁾, e nominatamente sulla riva di Grumula, circa la quale però la multa era bensì di soli 20 soldi oltre al risarcimento del danno, ma colla giunta della confiscazione delle pietre⁷⁾.

f) Fu statuito nel 1324 doversi ogni 15 giorni riferire e proporre al maggior consiglio quanto occorresse per la conservazione del porto⁸⁾.

g) Nel 1333 fu prestabilito che quando le nuove mura della città riguardanti sul porto saranno perfezionate, vi si debba costruire una gradinata (*gradatam*) o, come volgarmente dicesi, una controscarpa per la conservazione delle mura stesse⁹⁾. Il che proverà ad un tempo, che allora si fabbricavano le mura verso il porto (il presente mandracchio), che le loro fondamenta, avendo bisogno d'un riparo, erano nuove ed in fondo nuovo; e che quel porto anticamente estendevasi assai più entro terra.

h) Nello stesso anno 1333 fu ordinata la costruzione d'una casetta all'imboccatura della darsena, per istabilirvi due custodi, i quali con catena e chiave doveano di notte serrarne l'ingresso e l'uscita, e presentarne sotto pena di l. 50 ogni mattina la chiave ad uno dei giudici¹⁰⁾.

¹⁾ App. § 1.

²⁾ § 2.

³⁾ §§ 2, 16.

⁴⁾ § 2.

⁵⁾ §§ 2, 17, 25.

⁶⁾ § 5.

⁷⁾ §§ 10, 19, 27.

⁸⁾ § 9.

⁹⁾ § 11.

¹⁰⁾ §§ 12, 17, 25.

¹⁾ App. §§ 53, 54, 55.

i) Avea la comunità un burchio o burchiello per comodo dei magistrati; ma questo non potea, sotto pena di 100 soldi, giammai prestarsi o comunque concedersi altrui ¹⁾.

k) Chiunque pigliavasi, anche per uso istantaneo, barca o barchetta altrui, dovea pagare al comune la multa di 4 frisacchesi al giorno, ed altrettanti di risarcimento al proprietario ²⁾. Se pigliavasi altre attinenze della barca, ne pagava 26; e mezza marca frisacchense se prendevasi la fune con cui era legata la barca; ma essendone insolvente veniva frustato per la città dalla porta di Riborgo a quella di Cavana. (Ibid.)

l) Fra le attribuzioni dei provveditori stava eziandio l'autorità d'imporre e precettare contro i trasgressori le pene statutarie al di sotto di L. 10, ed il podestà era tenuto di farle eseguire. (§ 1.)

IV.

Epoca commerciale.

§ 22. Quest' epoca della storia del nostro porto incomincia poco dopo l'avvenimento di Carlo VI al trono austriaco, e propriamente colla prima sua decretazione del porto-franco pubblicata nel 1717; sebbene la vera sua attuazione sia da stabilirsi dalla sua personale presenza in Trieste, cioè dal dì 10 di settembre del 1728³⁾. Per le cose premesse già sappiamo in quale stato potessero allora trovarsi le opere e del porto e della darsena, e come tutto era sconvolto ed in estremo abbandono. Le cause primarie di quel grande mutamento, che dal principio della seconda epoca fino all'incominciare della presente andò lentamente progredendo, meriterebbero una più lunga indagine, ed un sviluppo maggiore di quello che qui possa farsi. Giovi però farne qualche cenno in via quasi di transizione a quei mutamenti maggiori che nell' epoca quarta si andarono rapidamente, ma non sempre provvidamente, facendo. Avea Trieste tre rivi principali che discendevano dai nostri monti: l'uno fra la valle di Chiadino e di Rozzollo: l'altro per quelle di Longera e Guardiella: il terzo tra Scorcola e Rojano. Finchè i nostri monti, nei loro pianori e nelle loro pendici, erano de' primitivi boschi rivestiti; innocue erano le acque di questi rivi, perchè limpide o poco meno scendevano, ed andavano tranquille al mare. Ma la distruzione de' boschi, la incaute ed irregolari piantagioni delle terre, e la generale indolenza dell' epoca terza, fecero sì che colle acque de' rivi sdruciolassero dal monte al piano le terre, ed indi che i rivi stessi, fatti torrenti, rigonfi di pietre e di ghiaie precipitassero al basso, e liberi spaziassero per la piccola pianura primitiva, finchè questa s'impaludò e maritandosi col mare generò marenne e bassi fondi, sui

quali un po' di rinascente industria creò poscia quelle saline, che nella quarta epoca sparirono anch'esse del tutto. Era dunque allora il porto di Trieste già grandemente peggiorato, e minacciato di deterioramento sempre maggiore, quando l'inventerato suo abbandono non si troncasse con grandi e ben calcolati provvedimenti. Che all' aprirsi di questa quarta epoca quell' abbandono cessò, e vi succedettero quindi cure ed attività, è fuor di dubbio; ma chiaro non è del pari, se quelle e questa furono poi ponderate e dirette sempre a modo da togliere od impedire ogni progresso del già avviato deterioramento, e se nulla avvenne che ben anzi concorresse ad accrescerlo. Certo egli è pertanto che le accennate cause non furono punto represse; perciocchè il diboscamento progredì ad eccessi maggiori, ed i torrenti restarono abbandonati com'erano nelle parti loro superiori, mentre nelle opere fattevi al basso, nulla fecesi di quello che avrebbe giovato per renderli innocui al porto. Ma di questo terrassi altrove più opportuno ragionamento ¹⁾. Qui andremo soltanto dimostrando quelle opere che per causa della navigazione e quindi del porto furono progressivamente intraprese.

§ 23. Nella patente di commercio del 15 di marzo del 1719 Carlo VI fece già solenne promessa di protezione ai naviganti, alla navigazione, e ad ogni stabilimento commerciale. La compagnia orientale fu il primo di questi stabilimenti il quale, sebbene non si limitasse alla sola Trieste, pare tuttavia che l'avesse precipuamente di mira, da poi che la prima decretazione del nostro porto-franco (2 giugno 1717) è quasi contemporanea al primo acquisto che pel suo stabilimento fece quella in Trieste; cioè la compra di certe saline che le monache di S. Cipriano ed i Gesuiti possedevano presso la darsena. Le fece essa colmare, e cingere di un palancato, entro a cui andò di subito a formarsi un deposito di legname da costruzione. Dopo quella patente del 1719 ebbe la compagnia il suo diploma di privilegio di commercio pel Levante ed ai 29 del seguente dicembre la conferma de' suoi sociali statuti. Incominciò essa nell'anno medesimo la costruzione della prima nave, che fu *Primogenito* appellata, ed indi altre due ne fabbricò, le quali nel dì 11 di luglio 1723 fecero vela pel Portogallo. Non avea Trieste fin' allora altro cantiere od arsenale che quello al di là della darsena, ch'era ristretto ed atto alla costruzione soltanto di piccoli navigli, quali fin'allora si usavano ²⁾. Quello pertanto della compagnia fu il primo su cui si poterono costruire grosse navi, prima mercantili e poscia anche da guerra, siccome avvenne successivamente, quando dopo il 1723 essa vendette all'erario camerale il cantiere col palancato e quanto legname vi si trovava. (Continua).

¹⁾ App. §§ 8, 16, 24.

²⁾ §§ 11, 31, 29.

³⁾ § 50.

¹⁾ Ho già da molto anni in varie occasioni considerato ciò che sarebbe indispensabile per rendere innocui al porto i nostri torrenti. Forse che presenterassi occasione opportuna per farne la pubblicazione.

²⁾ App. § 40.