

Un punto de inflexión histórico:

La apertura del Canal de Suez y el "Sistema Trieste"

En el siglo XVI, los venecianos soñaban con hacer el mundo más pequeño, conectando el Golfo de Suez con el Mediterráneo para no tener que navegar alrededor de África. En la época napoleónica, los franceses soñaban con lo mismo. Y fue el francés Ferdinand de Lesseps quien se encargó de hacer realidad el sueño. Entre 1854 y 1856, Lesseps obtuvo el permiso del Jefe de Egipto y Sudán para construir un canal abierto a los barcos de todas las naciones. La empresa constructora, fundada en 1859, era propiedad conjunta de Francia y Austria. Pero Trieste, entonces parte del Imperio austriaco, también desempeñó un papel clave en la historia, a través de Pasquale Revoltella.



Mapa de la región (1912)

Archivo histórico de Assicurazioni Generali ph. Massimo Gardone

Nacido en Venecia en el seno de una familia modesta, Pasquale se trasladó pronto a Trieste. Tras perder a su padre, empezó a trabajar muy joven, mostrando una gran iniciativa. A mediados del siglo XIX, era uno de los empresarios más respetados de la ciudad. Financiero, concejal, agente de Bolsa, filántropo y coleccionista de arte (su colección sigue creciendo aún hoy gracias al legado al Museo Revoltella de Trieste), director de Generali, tenía amigos influyentes, como el barón de Bruck, fundador de Lloyd Austriaco y futuro ministro de Comercio y Finanzas de Viena.

Convertido en vicepresidente de la Compañía del Canal de Suez, Revoltella puso todo su empeño en el proyecto. La apertura del canal era también su sueño, ligado a una visión personal del desarrollo de Trieste y del puerto, que por entonces atravesaba un periodo de estancamiento comercial. Por un lado, los costes de los conflictos italo-austriacos habían desestabilizado el clima económico; por otro, la falta de conexiones ferroviarias con el interior del país había desplazado el centro del comercio a otro lugar. Así pues, Revoltella se embarcó hacia Egipto, donde conoció a personajes destacados y amplió sus colecciones con amuletos, escarabajos y un vaso canopo. Pero, sobre todo, destacó el papel de Trieste en la nueva geografía económica.

Murió poco antes de la inauguración del canal, que tuvo lugar en 1869 con celebraciones formales. En representación de Trieste estaba Giuseppe de Morpurgo, un destacado empresario de la ciudad, vicepresidente del consejo municipal y de la Cámara de Comercio, y también director de Generali. Cuando el emperador Francisco José instó a la ciudad a ser la primera en cosechar los beneficios de la iniciativa, Morpurgo le recordó que el gobierno central también tenía que desempeñar su papel, construyendo el ferrocarril del que aún carecía. Durante su estancia, escribió un informe para la Cámara de Comercio en el que ensalzaba los beneficios del canal, y envió también a su mujer e hijos largas cartas con las impresiones de sus viajes y las curiosidades de un mundo tan cercano y a la vez tan exótico.

Los esfuerzos de Revoltella y Morpurgo no fueron en vano. Después de Suez, el sistema bancario de Trieste se vio impulsado, al igual que la afluencia de capital austro-alemán a las empresas locales. El comercio de Trieste se expandió y la ciudad se pobló a un ritmo espectacular.

Después de Suez, mientras la clase media de Trieste crecía y el cosmopolitismo de la ciudad parecía garantizar un éxito económico duradero, Generali amplió sus mercados en todo el mundo. Su asociación con Lloyd Austriaco continuó: en la década de 1880, sus agentes promovieron las pólizas de Generali en los puertos de las rutas que atravesaba la compañía naviera. De este modo, la experiencia de Generali se compartió con el resto del mundo, facilitando la dinámica de internacionalización del sector de los seguros.

El cambio fue asombroso, también en términos de cifras: en 1870, cuando se abrió completamente el canal de Suez, pasaron 400 barcos (1 y medio por día), 3.444 en 1900 (10 por día) y 5.085 en 1913 (15 por día).

A lo largo de los años, Generali estableció representantes a lo largo de las nuevas líneas de expansión comercial: por un lado, la zona del Mediterráneo y, por otro, los principales puertos de ultramar.

Generali estaba a bordo de buques de carga en las rutas de todo el mundo. Incluso en los años 50, sus armarios seguían oliendo a té, café, regaliz, curry y cardamomo, y los cuadernos de navegación o de vapor de Shangai y Hong Kong seguían estando en sus buhardillas.