

SPO 4166

Università degli Studi di Trieste

Facoltà di Scienze politiche

Corso di laurea in Scienze politiche

Tesi di laurea in Storia moderna

La Deputazione di Borsa e gli spazi economici
della Trieste di fine Settecento.

Laureanda:
Valeria de Facchinetti

1972
CP

Relatore:
Chiar.mo Prof. Daniele Andreozzi

Coorelatore:
Chiar.mo Prof. Carlo Gatti

Coorelatore:
Chiar.mo Prof. Raul Pupo

Anno accademico 2004 - 2005

INDICE

	Pag.
Introduzione	1
1. - Il contesto storico ed economico	3
1.1.- <i>Lo sviluppo della città settecentesca</i>	5
1.2 - <i>La Deputazione di Borsa</i>	9
2. - Corrispondenza dei Cesarei Regi Consoli	12
2.1 - <i>La corrispondenza da Amburgo</i>	15
2.2 - <i>La corrispondenza da Amsterdam</i>	25
2.3 - <i>La corrispondenza da Venezia</i>	39
2.4 - <i>La corrispondenza da Costantinopoli</i>	53
2.5 - <i>La corrispondenza dalla Russia</i>	64
2.6 - <i>La corrispondenza da Lisbona</i>	82
2.7 - <i>La corrispondenza dalla Sardegna</i>	104
2.8 - <i>La corrispondenza da Nizza</i>	109

2.9-	<i>La corrispondenza con la Repubblica dei tredici</i>	
	“Cantoni d’ America”	114
3 -	La piazza di Trieste	133
3.1-	<i>Epilogo</i>	161

INTRODUZIONE

Il dominio delle informazioni è da sempre – e ancor oggi – un elemento centrale del successo imprenditoriale. Questo era specialmente vero nel caso di chi praticava la mercatura nel Settecento, in un secolo in cui le tecnologie, le tecniche commerciali e le comunicazioni rendevano la circolazione delle notizie lenta ed incerta e la affidavano a numerosissimi intermediari. In questo contesto l'obiettivo del presente lavoro è quello di ricostruire il modo in cui i mercanti triestini pensavano il loro “spazio” economico nella seconda metà del Settecento, come costoro immaginavano i sistemi di traffico in cui erano inseriti e quali informazioni ricercavano per progettare i loro affari. Si è trattato, quindi, di capire quali fossero le aree geografiche verso cui indirizzavano le loro mire, su quali merci puntavano di più, su quali referenti basavano la loro azione, quali erano le notizie che ritenevano determinanti e che li interessavano maggiormente. Non tanto, ripeto, nel tentativo di ricostruire una realtà fattuale, ma il modo in cui questa realtà era pensata e gli strumenti utilizzati a tal fine. Un modo che era anche una cultura ed uno strumento per pensare il “mondo” e collocarvi Trieste.

A tale scopo ho utilizzato i documenti conservati nel fondo della Deputazione di Borsa, poi Camera di Commercio, depositato presso l'Archivio di Stato di Trieste.

Il carteggio che ho esaminato è contenuto nelle prime quattro buste

della serie VI della Deputazione di Borsa . I documenti considerati riguardano una fitta corrispondenza fra la Deputazione di Borsa stessa e il Cesareo Regio Governo per il Litorale, ma destinatari o promotori delle notizie e informazioni sono pure altri organi pubblici, sia locali che centrali: l'Intendenza Commerciale, il Corpo mercantile, i magistrati, i tribunali, i consoli che frequentemente corrispondevano con la Borsa e con il Cesareo Regio Governo per informare il Governo di Vienna su ciò che accadeva.

In questo lavoro mi sono avvalsa anche di documenti, risalenti allo stesso periodo, che ho rinvenuto nell'Archivio Diplomatico di Trieste. Nel corso della ricerca, dall'Archivio Diplomatico sono approdata alla Sezione manoscritti dell'Archivio della Biblioteca civica di Trieste Attilio Hortis, dove ho spogliato il fondo dell'Arcadia Romano - Sonziaca, per reperirvi alcuni scritti e progetti che ho ritenuto attinenti al mio lavoro. Un apporto interessante è stato dato da due fascicoli: il primo risalente al 1787 (1) ed il secondo al 1796 (2), sui quali mi soffermerò più avanti.

Particolarmente interessante, poi, per la ricchezza delle informazioni e per l'originalità di alcune notizie di cui mi sono avvalsa in questa indagine, è stata la lettura dell'intero carteggio del barone Pietro Pittoni; una raccolta consistente in più di trecento lettere, scritte in francese, indirizzate al Governatore

(1) BIBLOTECA CIVICA DI TRIESTE ATILIO HORTIS, SEZIONE MANOSCRITTI, *Dissertazioni accettate e classificate dall'Accademia degli Arcadi Romano-Sonziaci*, Gorizia, 9 dicembre 1787, R.P.MS 3-26/7.

(2) BIBLOTECA CIVICA ATILIO HORTIS, SEZIONE MANOSCRITTI, *op. cit.*, R.P.MS 3-26/5.

Zinzerdorf, che abbracciano il periodo tra il 1782 ed il 1801 (3).

Ho ricavato elementi utili al mio lavoro, anche dall'esame dell'Osservatore triestino, un giornale cittadino, edito a Trieste dal 1784, con uscita bisettimanale. Questa testata, la cui intera raccolta è conservata presso l'Archivio di Stato, dove ho potuto studiare le uscite relative all'anno 1786, si occupava di commercio, letteratura, politica e legislazione sia in ambito locale che internazionale. La lettura, infatti, dell'Osservatore ha offerto materiale interessante, soprattutto per l'ampio raggio di copertura delle notizie riportate.

1 - IL CONTESTO STORICO ED ECONOMICO.

“Il comune di Trieste non aveva forza di alzarsi ad emporio, a ciò fare era indispensabile la potenza del Principe”(4). La storia del ceto mercantile e imprenditoriale triestino, l'origine del suo potere e del suo prestigio, affonda le radici in quei fatti che portarono alla proclamazione, da parte di Carlo VI d'Asburgo, della Libertà del mare, con patente 2 giugno 1717, e poi, all'istituzione del porto franco, con patente 18 marzo 1719. “[...] è certo che città colossale,

(3) HAUS-HOF UND STAATS ARCHIV DI VIENNA, *Lascito Zinzerdorf*, (fasc.181-182), edito da ATTILIO TAMARO, *Fine del Settecento a Trieste. Lettere del barone P. A. Pittoni (1782-1801)*, in *Archeografo triestino*, (1942-43), serie IV, 5-6.

(4) PIETRO KANDLER, *Emporio e Portofranco di Trieste*, Trieste, 1861, p. 154.

solidissima, dà naturalmente vita ad emporio, ma così non è di Trieste, la quale mai giunse per proprie forze a dare vita ad Emporio perché le attitudini naturali e la spontanea volontà non bastano a vincere la insufficienza dell'agro circostante, [...] Venezia medesima, la città che per piacevolezza di vivere, per potenza urbana, superò le capitali dei suoi tempi, sarebbe rimasta sparpagliata nelle tante città dell'Estuario [...] se non si fosse formata per concentrazione forzosa”(5).

Carlo VI, infatti, su suggerimento del principe Eugenio di Savoia Carignano, che caldeggiò l'apertura dell'Impero verso una politica mercantilistica, si propose di individuare i siti più idonei fra quelli marittimi del *Sinus Venetorum* soggetti al dominio asburgico, per stabilirvi qui i porti dell'Austria. La scelta, che doveva avvenire fra i centri marittimi compresi tra Zaule e Duino, il tratto di Aquileia, la costa croata del monte Maggiore alla foce della Zermagna, cadde su Trieste e Fiume. Entrambe le città, quindi, si videro conferire il privilegio di porto franco. Trieste, in particolare, si distingueva per la sua peculiare autonomia, era, cioè, città “immediata”, ovvero si trovava sotto la diretta sovranità dell'imperatore e, pur avendo frequenti rapporti con le autorità dell'Austria Interiore, non faceva parte di questa provincia, né di nessun'altra (6).

Su questa scelta si sostiene abbia influito anche la connessione di queste aree con una preesistente realtà urbana. Sono considerati,

(5) PIETRO KANDLER, *op. cit.*, p. 231.

(6) GRAZIA TATÒ, *Prestigio e influenza politica del potere economico a Trieste nelle carte della Deputazione di Borsa poi Camera di Commercio*, in *Acta Histriae VII*, Capodistria, 1999, p. 609 e segg.

inoltre, due fattori fondamentali nella valutazione, la collocazione geografica di Trieste e Fiume, luoghi di convergenza di vie di comunicazione. Trieste in particolare godeva di una radicata cultura dello scambio e vi era la presenza, da secoli, di una comunità ebraica, significativa per il suo ruolo centrale nella vita economica della città e per lo *status* conquistato, godendo della particolare considerazione dei pubblici poteri centrali (7).

1.1 - LO SVILUPPO DELLA CITTÀ SETTECENTESCA.

La dichiarazione di porto franco a favore di Trieste e Fiume fu seguita da tutta una serie di provvedimenti che avevano come fine quello di rendere le due città accessibili e funzionali allo scopo cui erano state destinate. Si trattò, quindi, di costruire strade di comunicazione per giungervi, infrastrutture per offrire comodi porti e sicurezza ai naviganti ed infine servizi necessari ed una legislazione relativa agli oggetti mercantili.

Un'illustre testimonianza della situazione in cui versava Trieste negli anni Sessanta del Settecento è fornita dal console di Venezia Marco de Monti, la cui nomina, appunto, a console provvisorio a Trieste ad opera del magistrato V Savi alla Mercanzia, risale al 25

(7) ROBERTO FINZI, *Trieste perché?*, in *Storia economica e sociale di Trieste*, a cura di R. Finzi - G. Panjek, vol. I, *La città dei gruppi (1719-1918)*, Trieste, 2001, p. 22.

settembre 1762 ⁽⁸⁾. Egli nel 1763 descrive così la città di Trieste agli Eccellentissimi Savi alla Mercanzia: "Nell'assunto che mi prendo di dare a V. Ecc., in dettaglio del materiale e formale di questo paese, nonché dei Prodotti, Manifatture, Commercio, Commerzianti, Popolazioni e Nazioni diverse che la compongono, non farò che un informe ritratto [...]". La città vecchia "è piantata a Ponente e ha le sue radici a Marina [...] assai ristretta e angusta nelle sue dimensioni, mal composta nelle strade con fabbriche antiche, e un'architettura assai irregolare e confusa, le quali in complesso formano il numero di 537 fra mediocri e di piccola e povera costruzione".

Il borgo nuovo, invece, agli occhi di de Monti, "anche adottò col nome di Città Teresiana", risultava avere dei connotati urbanistici più funzionali e "moderni", con 130 case all'incirca "fra le quali molte di propria e assai nobile figura" ⁽⁹⁾.

Ciò che si evince da queste parole è il ritratto di una città vecchia che va in rovina, con un patriziato decadente ed escluso ormai dalla scena cittadina, e di una città nuova con nuove infrastrutture portuali che inizia a vivere la sua complessa avventura cosmopolita.

L'attività commerciale vera e propria iniziò con spedizioni all'interno della monarchia di oli, frutti secchi, sale, vino, pesci ed altri oggetti . Numerose furono le fabbriche e le manifatture che si

⁽⁸⁾ ARCHIVIO DI STATO DI TRIESTE, *Intendenza Commerciale (1748-1776)*, busta 246, p. 4

⁽⁹⁾ CARLO CURIEL, *Trieste Settecentesca*, Napoli, 1922, p. 4 e segg.

stabilirono, come quelle di biacca, di verderame distillato, di “azzurro, detto di Berlino”, di candele di sevo, di canditi e confetture, di concie di pelli e cuoio, di sapone e di terraglie.

Il mondo triestino dei traffici, non si limitava ad essere monopolio di qualche decina di case commerciali, espressione di un gruppo mercantile che aveva il suo fulcro nella Borsa, ma costituiva anche il luogo di richiamo per tutti coloro che volevano tentare, con mezzi anche modesti, di arricchirsi.

Il privilegio del porto franco, infatti, concedeva a cittadini e stranieri, di esercitare il commercio in un regime di libera concorrenza e la possibilità di approdare in qualsiasi porto dell'Austria Interiore. Prevedeva, inoltre, agevolazioni per chi decideva di stabilirsi a Trieste per svolgervi attività commerciali e, fatto estremamente importante, sottraeva all'obbligo di rimettere i debiti contratti all'estero e di rispondere delle condanne per delitti commessi al di fuori dei confini del porto franco.

Così il Kandler sintetizzava il complesso di leggi, ordinanze e consuetudini, quest'ultime spesso non sancite ma tollerate dal governo:

Immunità da dogane e soprattutto da procedimenti doganali

Immunità da tasse o balzelli, da bolli.

Immunità da fondiaria o che di simile.

Immunità da imposte personali.

Immunità da alloggiamenti militari e da contingenti militari.

Dazio consumo sul vino da spina.

Libertà di commercio.

Protezioni ai manufatti triestini, considerati nazionali.

Organizzazione della Milizia mercantile.

Autopolitia del Comune, i cui limiti restavano nel solo potere di Principe ⁽¹⁰⁾.

Attraverso l'analisi di queste concessioni emergono il progetto politico imperiale e le pratiche mercantilistiche che trovano la loro spiegazione nelle politiche economiche e sociali dell'antico regime.

Infatti questa apertura a diverse realtà nazionali non è un fatto nuovo per Trieste, che da secoli ospitava comunità di commercianti, impegnati nei loro traffici fra Europa ed Oriente.

La crescita significativa della città ad opera dei mercanti giunti a Trieste fu favorita anche dalla debolezza dei ceti cittadini e dalla costante insufficienza finanziaria della piazza triestina, elementi che favorirono la coesione fra le diverse nazionalità, lo sviluppo del clima cosmopolita e, allo stesso tempo, l'egemonia dei nuovi arrivati ⁽¹¹⁾.

Con questo lavoro, quindi, ci si sta addentrando in una Trieste socialmente e culturalmente piuttosto eterogenea, con gran parte della popolazione dedita al commercio, all'industria e all'armamento navale.

⁽¹⁰⁾ PIETRO KANDLER, *op. cit.*, p. 231.

⁽¹¹⁾ DANIELE ANDREOZZI, *L'organizzazione degli interessi a Trieste*, in *Storia economica e sociale di Trieste*, vol. II, La città dei traffici (1719-1918), a cura di R. Finzi, L. Panariti, G. Panjek, Trieste, 2003, p. 194-196.

Immaginando di poterla far rivivere, attraverso le varie letture, così viva e attiva nei suoi traffici, la vedremmo ricca di personaggi, cittadini e stranieri, colorati nei loro abiti più diversi, occupare le rive, sbarcare e imbarcare merci per tutti i porti del mondo, con le banchine sommerse dalle proviande di bordo e i cantieri con i fondachi che sprigionano odori di spezie e coloniali; brigantini, golette e velieri che con il loro vivace sventolare di vele e paviglioni si uniscono idealmente ai diversi colori della popolazione che anima questi luoghi.

1.2. - LA DEPUTAZIONE DI BORSA.

Per dipanare la matassa degli articolati rapporti commerciali fra Trieste, l'Italia, l'Oriente ed i mercati mondiali d'Occidente, è necessario addentrarsi nella complessa attività della Borsa di Trieste, un organo tecnico-economico, che rappresentava gli interessi mercantili, nei confronti delle autorità statali.

Il suo primo regolamento, emanato dall'Intendenza Commerciale, risale al 1755 e fu il primo atto importante che mirava ad ordinare la pratica giornaliera delle contrattazioni all'interno dei confini dell'emporio ed a stabilire compiti e responsabilità di vigilanza. Solamente nel 1780 il Corpo mercantile ottenne il potere di eleggere una Deputazione di Borsa, un organo, cioè, elettivo, di

soli sei membri, che aveva la funzione di guida della Borsa, nello svolgimento delle contrattazioni commerciali e nelle scelte economiche e che acquistò col tempo un ruolo di egemonia nel mondo mercantile triestino e sviluppò un carattere politico rilevante (12).

Tale attitudine della Deputazione si esemplifica in un atteggiamento spesso indipendente e critico nei confronti delle disposizioni governative. A questo proposito significativa è la protesta della Borsa mercantile di Trieste contro l'uso dell'incompresa lingua tedesca nei decreti del governo (13); una lotta, quindi, a difesa della lingua italiana all'interno della Borsa che durò parecchi anni e che esprimeva, in realtà, una forma di difesa della propria autonomia (14).

Il regolamento per la Borsa mercantile di Trieste e per la sua Deputazione del 1794 (15), stabiliva che i negozianti dovevano essere preventivamente "insinuati" presso il Tribunale di cambio mercantile e possedere un capitale di almeno ventimila fiorini ¹⁶. Si tratta di un' élite mercantile che trovò nella Borsa lo strumento

(12) GRAZIA TATÒ, *op. cit.*, *ibidem*.

(13) Su questo cfr. AST, *Börse*, busta 358, 9 dicembre 1789; ELIO APIH, *Una protesta della Borsa mercantile di Trieste (1789)*, estratto da "Annali triestini", a cura dell'Università di Trieste, vol. XXI (serie IV, vol. V), 1951, sez. I, supplemento.

(14) Testimonianza della contestazione contro l'introduzione della lingua tedesca è anche il sonetto dell'avvocato e arcade V. Mazorana. ASCT, *op. cit.*

(15) AST, *Deputazione di Borsa*, serie I, 2.

(16) PAOLO IANCIS, "Manifattori e lavoranzia". *Le forme del lavoro a Gorizia nel Settecento*, Gorizia, 2001, p. 15 e 16. Il fiorino era la moneta ufficiale austriaca ed equivaleva a 60 carantani, ovvero a 5 lire venete.

primo di autoaffermazione e fu non soltanto l'interlocutore principale, ma quasi l'unico ⁽¹⁷⁾, al quale si rivolgeva il potere centrale per decidere la propria politica commerciale e formulare le leggi in materia marittima.

Un' elite costituita dai negozianti all'ingrosso che, a differenza di ciò che prevedeva il regolamento del 1755, si apriva anche all'entrata dei commercianti "di qualunque nazione o religione".

Dallo studio dei documenti conservati nell'Archivio di Stato di Trieste, emerge uno stretto rapporto fra la Borsa stessa e Vienna, che si esprimeva in una continua richiesta di informazioni e pareri da parte di quest' ultima. Regolari, infatti, erano:

- Le richieste di pareri sulle nomine dei consoli austriaci all'estero e la trasmissione, alla Deputazione di Borsa, dei rapporti che tali consoli inviavano sulla situazione economica e politica di quei Paesi.
- Le richieste di pareri sulle qualità personali e capacità finanziarie di molti negozianti e di uomini dell'apparato governativo.
- Le richieste di pareri su possibili dimore da offrire ai consoli stranieri a Trieste.
- Le richieste di relazioni tecniche e di pareri su progetti di legge, inerenti gli interessi commerciali della città.
- Dibattiti vivacissimi, seguiti da relazioni dettagliate su problemi dei trasporti di merci e persone; sui ritardi del

(17) DANIELE ANDREOZZI, op. cit., p. 197.

servizio di posta; su proteste per il pagamento di dazi e noli, anche confrontati con quelli praticati altrove.

- Le richieste di pareri sulla stipula di trattati commerciali, etc.⁽¹⁸⁾.

2. - CORRISPONDENZA DEI CESAREI REGI CONSOLI.

L'istituto del consolato trova origine, in Italia, già nel Cinquecento e si trasmette sino al Settecento con simili caratteristiche ma con alcune migliorie apportate dall'amministrazione asburgica.

Tali agenti consolari erano, per lo più, abili mercanti investiti dall'impero di questa prerogativa, che dovevano rappresentare, in questo caso, la città di Trieste all'estero; in particolare fungevano d'appoggio ai mercanti, nella gestione delle loro trattative commerciali, nelle località in cui giungevano. Loro competenza era anche quella di rappresentare, in caso di bisogno, i sudditi asburgici presso i tribunali degli stati esteri, intercedendo, anche con abili "maneggi", a favore degli stessi sudditi nelle cause civili e mercantili.

Requisito per la loro nomina era l'espressione del parere positivo della Deputazione di Borsa, alla quale veniva sottoposto il vaglio della situazione finanziaria e delle qualità morali del candidato e veniva richiesto di raccogliere ulteriori informazioni fra il corpo

⁽¹⁸⁾ GRAZIA TATÒ, *op. cit.*, *ibidem*.

mercantile a conferma o meno di quelle già possedute.

Spesso, era lo stesso candidato a console, a proporsi per l'incarico, avanzando articolate "suppliche", la cui insistenza era, a volte, proporzionale alla mole di interessi personali che il candidato aveva sviluppato nei luoghi della città di destinazione.

Si può rinvenire traccia di tutto ciò, ad esempio, nelle seguenti richieste di informazioni, sui vari soggetti, alla Deputazione di Borsa, da parte del governo: quella "urgente" sul banchiere Stender, proposto per il consolato generale da istituirsi a Pietroburgo, il 17 ottobre 1782 ⁽¹⁹⁾; quella su Palomba, console in Civitavecchia, del 28 gennaio 1783, del quale ci si chiede se operi con diligenza e se " i sudditi naviganti abbiano motivo di lodarsi dell'assistenza che viene loro offerta in quel porto", dal suddetto console ⁽²⁰⁾; quella sul "supplicante" Möller, negoziante stabilito in Lubeca, raccomandato dall'ambasciata della Bassa Sassonia, in questa comunicazione ci si chiede, in data 12 settembre 1783, "se sia utile e conveniente al Commercio degli Stati di Sua Maestà, l'istituzione di un consolato in Lubeca" ⁽²¹⁾; quella sulla nomina di Vander Schrik, di nazionalità fiamminga, a vice console in Corogna, alla quale la Deputazione risponde: " [...] il soggetto non è da alcuno di noi conosciuto, siccome però fù egli proposto da Paolo

⁽¹⁹⁾ AST, DB, serie VI, busta 2 / 27.

⁽²⁰⁾ AST, DB, serie VI, busta 2 / 28.

⁽²¹⁾ AST, DB, serie VI, busta 2 / 80. Il parere richiesto alla Deputazione di Borsa su questa nomina, non solo risulterà positivo, conferendo il consolato al Möller, ma gli verrà anche attribuita un' onorificenza per essersi distinto nel proprio incarico (vedi AST, DB, serie VI, busta 3 / 153).

Greppi, attuale console in Cadice, così ci rimettiamo al di lui giudizio”; quella ancora sul vice console a Venezia, del quale ci si chiede se sia dotato dei requisiti e proprietà che lo rendono idoneo a tale ufficio e quale sia il giudizio del Corpo dei negozianti e naviganti sulla sua amministrazione a Venezia; ed infine la richiesta di parere sull’istanza avanzata, in data 16 aprile 1784, da Luigi Gabrielli, già console in Manfredonia e Napoli, nella quale egli chiede di dare risposta affermativa alla sua candidatura al consolato della Dalmazia:

Sibenico [...], mi determinai di umiliare a S.M. l’Imperatore Giuseppe II, le mie suppliche per la collazione dell’anzidetto Consolato della Dalmazia, per ivi accudir e vegliare alle occorrenze, con pieno zelo e fedeltà, non solo in riflesso del decoro e del Commercio di questa Piazza e Porto franco, ma eziandio ancora nella considerazione di tener un esatto ragguaglio sul delicatissimo punto della salute pubblica, dall’ufficio della quale suol dipendere il regolamento delle contumacie [...] (22).

(22) AST, DB, serie VI, busta 3 / 246.

Per poter svolgere la mia indagine sugli spazi economici della città, sulle rotte e sugli interessi, che divennero centrali agli occhi dei mercanti triestini dell'epoca, ho studiato i dispacci dei consoli, contenuti nelle buste del fondo esaminato.

Nel fitto carteggio della Deputazione di Borsa, infatti, emergono in modo particolare, per la ricchezza di informazioni, le corrispondenze con i Cesarei Regi Consoli, distribuiti capillarmente dall'impero, nei possedimenti austriaci ed in quelli esteri.

Ho ritenuto, quindi, di procedere ad una catalogazione delle notizie rinvenute, secondo una divisione basata su un criterio geografico di provenienza delle stesse.

2.1. - *LA CORRISPONDENZA DA AMBURGO*

Fra i numerosi consoli incontrati spicca, per la copiosità dei rapporti inviati, tutti rigorosamente in lingua francese, la figura di Cristiano Luigi Hoefler, console ad Amburgo.

Città libera dell'Impero, essa apparteneva ai Paesi Bassi austriaci, era tra le città più grandi e più ricche e vantava la piazza mercantile più trafficata d' Europa. Il prosperare dell'emporio commerciale di Amburgo era stato agevolato, anche, dalla particolare posizione geografica della città, circondata dai fiumi Elba, Bill ed Aestel; quest' ultimo la attraversava e sulle sue sponde si snodava la gran parte dei magazzini, adibiti a ricovero

delle merci scaricate dai bastimenti. L'invidiabile posizione della città era data, anche, dal fatto che si ergeva nel luogo in cui terminava la navigazione del Mar Baltico ed iniziava quella dei suddetti fiumi. L'importanza del nodo commerciale di Amburgo, emerge, altresì, dal notevole sviluppo demografico della città, la quale, attorno al 1790, contava più di 100.000 abitanti ⁽²³⁾.

Amburgo, assieme ad Ostenda, esercitava la supremazia nel commercio della casa d'Asburgo, fino alla prima metà del secolo XVIII, essendo il più importante porto di importazione ed esportazione per le provincie austriache. Il suo vasto commercio si divideva, principalmente, in due rami: quello nell'interno nazionale del ducato di Holstein e della Germania e quello degli stati esteri.

Il primo ramo consisteva nel commercio dell'Holstein, Scleswick, Jütland, delle isole di Danimarca nel Mare del Nord, di Brema, Oldenburg, Ostfrisia, ecc.... Il secondo si svolgeva con l'Olanda, l'Inghilterra, la Francia, la Spagna ed il Portogallo, per il Mare Mediterraneo; con l'America e con tutti i paesi del Nord, per il Baltico.

La quantità e l'importanza dei traffici intrapresi da Amburgo, lo stesso ruolo di primo piano svolto dalla città sulla scena internazionale, determinarono la necessità di possedere un canale ufficiale di informazione fra il governo centrale e la città anseatica, che potesse operare attraverso la figura di un console.

⁽²³⁾ Elemento, questo, piuttosto significativo, se messo a confronto con il dato riferito alla città di Trieste, che accoglieva circa 25.000 abitanti, negli stessi anni. Sull'argomento P. MONTANELLI, *Il movimento storico della popolazione di Trieste (1875-1928)*, Trieste, 1929, p. 69.

Il panorama economico che aggalla dalla corrispondenza del console ad Amburgo Hoefler, assume delle tinte piuttosto cupe, per le particolari contingenze storico-politiche internazionali.

Egli nel rapporto inviato il 22 febbraio 1783 ⁽²⁴⁾ al Conte de Brigido, governatore imperiale a Trieste, fornisce il quadro della situazione nella città, sostenendo che ad Amburgo, il commercio stava subendo notevoli cambiamenti dovuti ai preliminari di pace, che da lì a poco si sarebbero ratificati ⁽²⁵⁾.

I negozianti di Amburgo, infatti, che da tempo nutrivano mire verso i mercati dell'America settentrionale, scrive il console nel suddetto rapporto, agevolati da questo nuovo clima di pace, stavano ultimando i preparativi per la spedizione di due navi, una delle quali con bandiera imperiale appartenente ad Ostenda e con destinazione Filadelfia, cariche di lana e stoffe di lana, generi di cui l'America settentrionale scarseggiava. Imminente sarebbe stato, poi, l'invio di altre navi, sempre dirette in America, ma "con carico di tele da vela ed ogni altra sorta di tele": genere di merce, questo, che aveva stimolato, prima della guerra, un importante commercio fra Amburgo e la Spagna che era destinato a rinascere con tutto il suo vigore.

Amburgo, infatti, era il deposito delle vele prodotte negli stati prussiani, la Slesia, in particolare, ne forniva ad Amburgo per un

⁽²⁴⁾ AST, DB, serie VI, busta 2 / 34.

⁽²⁵⁾ Verosimilmente si tratta della Pace di Versailles, del settembre 1783, a cui aderirono Francia, Inghilterra, Spagna ed America. Con essa la Gran Bretagna riconosceva l'indipendenza delle tredici colonie nordamericane e restituiva alla Francia alcuni territori occupati nei Caraibi e nel Senegal; alla Spagna andavano la Florida e Minorca.

valore superiore a due milioni di fiorini di Vienna.

Si suggerisce, così, nel citato rapporto, un possibile sbocco per la grande produzione di tele dei paesi sudditi imperiali di Boemia e Moravia.

Conseguenza della guerra è stata anche la cessazione delle commissioni di carne salata, fonte importante di guadagno per Amburgo e l'affievolirsi del commercio francese su quella piazza, commercio che attraverso l'Elba forniva i propri prodotti e quelli delle colonie francesi d'America come il vino, lo zucchero, il caffè e l'indaco.

Nella copia della Deliberazione del Consiglio di Stato di Francia del 2 gennaio 1783, annessa al rapporto, si legge che il Re aveva deciso l'istituzione di una Compagnia di navigazione delle Indie e della Cina, affidando l'impresa all'esperienza e allo zelo dell'armatore Grand Clòs Messè. Al ritorno, il ricavato dalla vendita delle merci caricate sui vascelli, sarebbe servito a promuovere il commercio con le Indie ed a liquidare i rimanenti creditori della vecchia Compagnia delle Indie.

Si confida, inoltre, sul fatto che la provvista di merci che deriverà da questa spedizione arricchirà anche, con le relative speculazioni, i negozianti della piazza amburghese.

Nella copia del rapporto del 26 marzo 1783 ⁽²⁶⁾, il console Hoefer riferisce, in seguito ad informazioni, ottenute da contatti fra negozianti di Francia e di Inghilterra, di un possibile futuro

⁽²⁶⁾ AST, DB, serie VI, busta 2 / 42.

accordo fra i due paesi, riguardante un trattato di commercio atto a concedere e regolarizzare l'importazione del vino francese in Inghilterra. Vino, peraltro, già molto conosciuto nel mercato di Germania e di Amburgo, dove spuntava un prezzo inferiore rispetto a quello praticato nella stessa Francia, e che in vista dell'apertura all'Inghilterra, paese in cui era molto ricercato ed amato, avrebbe subito certamente un incremento nel costo.

Di ciò, si suggerisce, potrebbero approfittare i negozianti dei paesi ereditari, incrementando, così, lo smercio dei vini ungheresi e austriaci, non ancora molto conosciuti.

Il 24 luglio 1783, Hoefer informa ⁽²⁷⁾ dell'imminente partenza di un bastimento danese di 240 tonnellate che, nel porto d' Amburgo, stava caricando generi di Sassonia e Boemia fra cui sellerie, cristalli, panni, stoffe e drappi di lana, scarpe, cuoi di ogni sorta e vino ordinario.

Di seguito, aggiunge di essere in possesso di alcune lettere provenienti dall'America, dove si assicurava esserci con grande abbondanza tutte le sorti di merci europee ed in particolare il vino francese venduto ad un prezzo inferiore rispetto a quello praticato ad Amburgo.

Notizie queste, già confermate dai rapporti del 24 giugno 1783 ⁽²⁸⁾, di cui non è pervenuta a noi copia, e di quello del 20 agosto 1783 ⁽²⁹⁾, dove si racconta che l'America settentrionale è sommersa da

⁽²⁷⁾ AST, DB, serie VI, busta 2 / 67.

⁽²⁸⁾ AST, DB, serie VI, busta 2 / 60.

⁽²⁹⁾ AST, DB, serie VI, busta 2 / 74.

una grande quantità di merci e derrate europee, tali da costringere i commercianti a svenderle ad un prezzo inferiore del 25%, rispetto a quello della stessa Europa, trovando, così, difficoltà nell'acquisto dei prodotti americani, come il riso e il tabacco, al contrario incredibilmente cari.

Questa frequente corrispondenza di Hoefer è alimentata da numerosi dispacci inviati dal conte de Brigido al Console, con cui lo si sollecita di portare a conoscenza del governatore stesso, qualsiasi notizia che possa in qualche modo interessare il commercio e la navigazione degli Stati Austriaci.

Ed è, così, che seguono due rapporti del Console: il primo in data 6 gennaio 1784 ⁽³⁰⁾, con cui viene trasmesso il nuovo regolamento per i bastimenti che approdano nel porto di Pietroburgo, inviatogli dal console generale nell'Impero delle Russie, Enrico Cristofalo Stender; il secondo in data 6 febbraio 1784 ⁽³¹⁾, in cui Hoefer si sofferma sulla possibilità che la Francia, attraverso i suoi consoli, stia raccogliendo informazioni sui dazi vigenti nei vari paesi, al fine di progettare una modifica di gabelle e tasse da infliggere alle navi straniere che volessero approdare nei porti francesi.

Le ultime notizie, invece, sull'America, sostiene sempre il Console, danno il quadro di una situazione "incerta ed incresciosa", arrivando ogni giorno navi dall'Europa cariche di nuove scorte, di ogni tipo di merci europee, che rendono di conseguenza, "infruttuosa qualsiasi speculazione".

⁽³⁰⁾ AST, *DB*, *serie VI*, busta 3 / 115.

⁽³¹⁾ AST, *DB*, *serie VI*, busta 3 / 128.

A completare questo quadro, già di per sé problematico, viene data notizia dell'interruzione della navigazione sull'Elba, dovuta al suo congelamento.

Tale situazione climatica, risulta, poi, modificata dalla lettera di Hoefler del 14 aprile 1784 ⁽³²⁾, pervenuta alla Deputazione di Borsa in data 7 maggio 1784.

Vi si racconta che, dopo tre mesi, la navigazione sull'Elba ha ripreso il suo corso regolare e il commercio ha, così, iniziato a riprendere un nuovo vigore. Numerose navi, cariche da molto tempo, dalle bandiere più diverse, hanno preso il mare e, fra queste, una ventina è diretta in Groelandia per la pesca della balena e molte altre sono giunte ad Amburgo con i loro carichi.

Nonostante ciò, il Console lamenta un sorprendente languore che regna in quasi tutti i settori del commercio, rispetto, invece, alla floridezza degli anni passati.

Egli sostiene che la creazione del nuovo e vasto Stato americano, che si basa sostanzialmente sul commercio, ha modificato gli equilibri negli affari e nei traffici degli Europei. Sembra, inoltre, essersi innescata una componente di timore e circospezione nell'intraprendere le speculazioni, dovuta, in parte, alla repentina variabilità delle direzioni battute dal commercio verso l'America, ma anche alle frequenti bancarotte, che hanno reso rovinose molte imprese dei negozianti amburghesi nel continente americano.

La città di Amburgo, però, non dimostra di abbattersi ed incarica,

⁽³²⁾ AST, DB, serie VI, busta 3 / 160.

nel marzo del 1784, Johann Abraham de Boor, un negoziante poi fallito, di recapitare una lettera al Congresso americano, in cui esprime di aspettarsi molto dai “sentimenti favorevoli” che il Congresso stesso le aveva espresso e di essere fiera di costituire il deposito delle merci europee, dirette in America e di quelle americane per l’Europa, almeno per l’intera Germania.

Non tarda ad arrivare la risposta del Congresso americano, che ringrazia per le offerte di amicizia, che i sindaci ed i senatori della libera ed imperiale città di Amburgo hanno rivolto agli Stati Uniti d’America. Stabilisce, inoltre, che venga istituito tra i sudditi dei rispettivi Stati un commercio amichevole, secondo i principi conformi alla prosperità e al reciproco beneficio.

Viene deciso, quindi, di nominare un Comitato per conferire, su queste materie, con il de Boor.

Da questa corrispondenza con Amburgo, attraverso le preziose informazioni del console Hoefer, emerge quale era stato il ruolo strategico fondamentale di tale porto asburgico.

Nella seconda metà del Settecento, epoca alla quale si riferiscono i documenti esaminati, il commercio via mare, che aveva e continuerà ad avere in Amburgo un fulcro importantissimo del traffico mondiale, venne, in parte, deviato verso Trieste, fino a quel momento piccola città portuale. Numerosi furono i fattori che portarono a questa decisione: innanzitutto la creazione di una Marina austriaca da guerra; il nuovo orientamento della politica commerciale viennese, che vedeva nella città adriatica ulteriori

possibilità di sbocco verso i grandi mercati internazionali; la crisi del commercio fluviale attraverso il Danubio, che serviva Amburgo e che esigeva costi troppo elevati, e che, in alcuni tratti, non era più utilizzabile, quale via di trasporto, a causa di problemi politici . Nella decisione giocò, a favore di Trieste, anche l'appoggio del governo di Vienna, nella persona del conte Karl Zinzendorf, governatore a Trieste e, poi, presidente della Camera aulica dei conti. Egli era contrario a battere la via del Danubio per il commercio verso la Russia e preferì la via terrestre che passava per Brody, città della Galizia, dal 1779 dichiarata "città libera di commercio", assieme a Trieste e Fiume. Ciò causò un indebolimento nei traffici, a scapito della città di Amburgo ⁽³³⁾.

Un' importante testimonianza, a dimostrazione di quanto il potere centrale fosse intenzionato a potenziare il porto dell'Adriatico, rispetto a quello del Nord, la si rinviene nelle lettere del barone Pittoni, scritte in lingua francese, fra il 1782 e il 1801, a Zinzendorf ⁽³⁴⁾.

In una di queste, si racconta dell'incarico affidato a Gioacchino Hirschel, ebreo, proprietario di un' importante ditta commerciale, uomo ingegnoso e di carattere, che godeva di ampia fiducia anche a Vienna. Nel 1770, infatti, per ordine imperiale, aveva condotto una grande inchiesta sulle condizioni delle industrie tessili austriache e

⁽³³⁾ WERNER DROBESCH, *Il ruolo di Trieste tra i porti marittimi e fluviali austriaci*, in *Storia economica e sociale di Trieste*, vol. II, *La città dei traffici (1719-1918)*, a cura di R. Finzi, L. Panariti, G. Panjek, Trieste, 2003, p. 351.

⁽³⁴⁾ HAUS-HOF UND STAATS ARCHIV DI VIENNA, *Lascito Zinzerdorf*, edito da ATTILIO TAMARO, op. cit., lettera 18.

sulla possibilità di volgere il commercio della Boemia, da Amburgo a Trieste.

Dai dati qui esposti e da numerosi altri emersi dallo studio dell'intero carteggio della Deputazione di Borsa, si evince che il genere principale del commercio interno di Amburgo e della Germania, era la tela che ivi giungeva dalla Slesia, dalla Lusazia, dalla Sassonia, dalla Boemia, dalla Vestfalia e da molte altre provincie e che, in seguito, costituiva il principale articolo di esportazione verso l'Inghilterra, la Francia, la Spagna, il Portogallo, l'Italia e l'America.

Tali paesi, spesso, gestivano i traffici e gli ordinativi, delle tele e degli altri generi che importavano, per mezzo di commissionari, ovvero, degli agenti o anche semplici negozianti, i quali si stabilivano ed aprivano delle Case di commercio nella città in cui veniva acquistata la merce.

Oltre alle diverse qualità di tela, Amburgo estrae dalle provincie della Germania lana, filati di cotone, lino, canapa, filo grezzo, mussoline bianche e stampate, cristalli, pelli, legname, grani, legumi, cuoio, carne, cera, frutta, vini, ferro, ferrarecce etc...

Il commercio con la Francia, costituisce uno dei rami più sviluppati del commercio intermedio di Amburgo e consiste, oltre che nel vino, nei prodotti delle colonie francesi come lo zucchero, il caffè, l'indaco, lo zenzero, il cacao e la bambagia. Amburgo, a sua volta, esporta in molti porti della Francia, ed in particolare a Bordeaux, dove risiedono numerosi negozianti amburghesi, legname ed alberi

per la costruzione dei bastimenti.

Dall'Olanda, Amburgo importa olio di balena, arringhe, pesci salati, secchi e affumicati, sete delle Indie orientali, ogni sorta di prodotti provenienti da Spagna, Portogallo, Italia e Levante.

Dalla Russia, invece, principalmente attraverso le piazze di Arcangelo, Pietroburgo e Riga, Amburgo importa, direttamente con i propri bastimenti, grano, seme di lino, olio di pesce, ferro e canapa.

Oltre a queste ed altre direzioni battute dal commercio della città anseatica, come si è visto, è interesse della stessa, l'espansione dei traffici verso l'America, per il quale scopo intesse un' efficace e proficua corrispondenza con il governo americano; anche se, da quanto emerge, sembra che il commercio d' esportazione verso l'America, abbia raggiunto una momentanea fase di saturazione, per l'abbondanza dei prodotti europei lì giunti.

2.2- LA CORRISPONDENZA DA AMSTERDAM

Amsterdam, capitale dei Paesi Bassi olandesi, era situata nel punto in cui convergevano i due fiumi Amstel e Ye. Essendo una delle città mercantili più importanti in Europa, vantava un porto incredibilmente immenso, meta delle mercanzie provenienti da tutto il mondo, in particolare quelle delle Indie Orientali e delle provincie che si affacciavano sul Mar Baltico e sul Mar

Mediterraneo.

Nonostante la configurazione geografica avversa, essendo stata luogo paludoso ed umido, vennero attuate alcune bonifiche che permisero, in seguito, la costruzione di molte fabbriche e case.

Grazie, quindi, all'operosità degli uomini, si sviluppò l'"arte de' fabbricatori" ⁽³⁵⁾ e si acuì l'ingegno di mercanti facoltosi, molti dei quali si stabilirono ad Amsterdam in seguito al declino di Anversa e del suo commercio.

L'estensione del commercio marittimo e l'incessante navigazione alla volta di tutti i porti del mondo, si svilupparono a dispetto dell'assenza di una produzione di articoli necessari all'allestimento di navi e bastimenti ed al sostentamento generale della popolazione. Ed è così, che legname, ferro, lino, canapa, pece, catrame, lana e frumento venivano procurati negli altri paesi, dando vita ad un commercio prevalentemente intermedio.

Attività, inoltre, molto sviluppata che rese la città di Amsterdam punto di riferimento per le altre nazioni, fu quella del "negozio de' noli, del Banco, di commessioni e di Sicurtà", in base alla quale gli Olandesi assicuravano merci e bastimenti.

Testimonianza della valenza internazionale di questa piazza è la presenza, attorno agli anni Novanta del Settecento, dei consoli di tutte le potenze commerciali d' Europa e dei nuovi Stati Uniti d' America.

Il giorno 17 aprile 1783, il conte Pompeo Brigido di Bresowitz,

⁽³⁵⁾ Coloro che vi stabilirono le fabbriche.

libero barone in Marenfels, consigliere intimo e ciambellano di corte, nuovo Governatore di Trieste, succeduto allo Zinzendorf, comunica alla Deputazione di Borsa che il Cesareo Regio Governo ha deciso ed informato, con aulico rescritto, la nomina, in data 20 marzo 1783, di Felice Carli a console in Amsterdam.

Tale nomina viene anche motivata, aggiungendo esser stata conferita “per le sue buone qualità ed attività, avendogli a tale rilasciato il correlativo diploma” ⁽³⁶⁾.

Nella documentazione del fascicolo relativa al primo rapporto inviato dal console Carli al Governo triestino, di cui si parlerà in seguito, è presente uno scritto anteriore alla nomina dello stesso Carli, datato 23 febbraio 1783. Si tratta di una relazione della Deputazione di Borsa di Trieste che, interpellata dal Governo per esprimere un personale punto di vista su un regio decreto, commenta, appunto, la “Sovrana Disposizione”, la quale annunciava di voler iniziare un’ “amichevole intelligenza commerciale” con le Provincie Unite d’ America.

Il raffronto fra la politica dei due porti marittimi, Trieste ed Amsterdam, adottata nei confronti del nuovo mercato americano, può aiutare a capire il simile approccio dei paesi europei verso l’America. I deputati triestini, raccontano che non appena venne riconosciuta, dalla Corte di Londra, l’indipendenza dell’America settentrionale, una società, sotto l’amministrazione della Casa di commercio di Trieste e Fiume, intraprese la spedizione della nave

⁽³⁶⁾ AST, DB, serie VI, busta 2 / 44.

imperiale “La Capricciosa”. Essa salpò, carica di prodotti e manifatture locali, dal porto di Trieste alla volta di Filadelfia. I Deputati asseriscono di non conoscere i dettagli della spedizione, quindi, di non esser in grado di suggerire quali prodotti siano adatti o meno a quel mercato e quali benefici si possano chiedere ed ottenere dal Congresso. Aggiungendo, però, che la volontà della Casa di commercio stessa, di allestire una seconda spedizione in America, faceva dedurre il conseguimento di un utile nella precedente intrapresa.

La Deputazione, allora, sostiene esser necessario adottare un trattato di commercio con le nuove provincie americane, che includa i seguenti punti:

I- I sudditi austriaci siano trattati negli affari mudali e giustiziali come sudditi di una nazione , la più amica e la più favorita.

II- Ogni favore accordato dal Congresso o dai rispettivi Stati delle Provincie Unite d’ America a qualche altra nazione, sia accordato anche ai sudditi austriaci.

III- La Nazione austriaca possa nominare consoli generali e viceconsoli in tutti i porti e provincie dell’America, ove li credesse opportuni e che questi godano dello *jus* e delle prerogative tipiche dei consoli delle nazioni marittime.

IV- Nella percezione dei diritti mudali, non si faccia differenza fra i prodotti originariamente nostri e quelli, che dall’estero, sono portati negli stati austriaci e da qui

spediti in America.

V- La richiesta che questo beneficio, importantissimo per la nostra navigazione, possa essere accordato alla bandiera imperiale, sebbene il carico appartenga a Stati esteri.

VI- Se il punto V non potrà esser conseguito, allora, si dovrà insistere col punto IV, in quanto si rende necessario assortire il carico delle nostre navi con prodotti provenienti dal Levante. Così facendo, ne verrà un vantaggio non solo per le future spedizioni di nostre navi in America, ma anche l'incremento del nostro commercio con il Levante, attraverso un nuovo sbocco sul mercato americano”.

In seguito alla proclamazione di questi concetti, vengono aggiunte delle considerazioni sulle ragioni di tali richieste. Ci si richiama all'assioma universalmente riconosciuto, così si scrive, della libera concorrenza delle nazioni nel commercio ed al principio della reciprocità del trattamento, ovvero che debba esistere un' unica legge ed un unico dazio per tutte le nazioni.

Si passa, quindi, ad un' esemplificazione, per sostenere la tesi secondo la quale nel commerciare con prodotti non originariamente propri, ne traerebbero maggiori vantaggi gli Stati Uniti stessi, non potendo questi esportare molte loro merci, che l'Europa possiede già in abbondanza:

Gli Americani, infatti, potrebbero introdurre negli Stati

austriaci lo zucchero e gli altri generi delle Antille, senza dover pagare, nei domini asburgici, un dazio maggiore rispetto a quello che pagherebbe un francese o un inglese che direttamente lo portasse dalle Antille nei nostri porti, dove i prodotti americani non possono essere utilmente esportati. I tabacchi americani, infatti, oltre ad esserne proibita l'esportazione, acquisterebbero un non valore per l'abbondanza dei tabacchi d' Ungheria e lo stesso avverrebbe per i loro formenti. I loro risi trovano l'opposizione dei risi d' Italia. Ne consegue che gli americani non possono venderci i loro prodotti per il consumo dei nostri stati, ad eccezione di qualcuno di poco momento e di poco valore, come il catrame, la segala e le droghe.

Non hanno possibilità altra se non quella di venderci i prodotti delle Antille francesi, spagnole, inglesi e delle altre nazioni che possiedono stabilimenti nell'America meridionale e che da essi si conseguono ordinariamente con commercio di contrabbando.

Notizia, più particolareggiata della spedizione della nave "La Capricciosa", si ricava nelle lettere scritte dal barone Pittoni, direttore di polizia a Trieste dal 1766, a Zinzerdorf, rese pubbliche solamente nell'Ottocento, in quanto costituenti un lascito, dello stesso Zinzerdorf, all'Haus-Hof und Staats Archiv di Vienna. In una

di queste ⁽³⁷⁾, si legge che il capitano inglese Simpson, il 13 giugno 1783, aveva informato Zinzerdorf di essersi messo in società con il Rossetti, lo Strohlendorf e il Gabbiati, personaggi di primo piano nella scena economica cittadina, nella Compagnia di Trieste e Fiume, per un viaggio de “La Capricciosa” a Filadelfia: avrebbe trasportato zolfo, acciaio, rame, mercurio, brandy, frutta, tessuti, vetri di Moravia, vestiti confezionati, ferro lavorato, travi da miniera e una grande quantità di piccoli articoli. Aggiungeva che tale spedizione aveva ottenuto da Benjamin Franklin, che all’epoca dei fatti si trovava a Parigi, un *pass* ed una lettera di raccomandazione.

Sul progettato commercio con l’America Gabbiati scriveva la seguente lettera a Zinzerdorf, il 12 maggio 1783, precedente, quindi, alle notizie di Simpson:

⁽³⁷⁾ HAUS-HOF UND STAATS ARCHIV DI VIENNA, *Lascito Zinzerdorf*, edito da ATTILIO TAMARO, op. cit., lettera 61.

Siccome non esiste alcun trattato con l'America Unita, così si è scritta una lettera al Dr. Franklin, con la speranza che vorrà raccomandare al Congresso questa prima spedizione carica di prodotti austriaci. Se noi potremo trovare nell'America settentrionale dei prodotti delle Antille a prezzo conveniente, anziché acquistarle dagli Europei Possessori di dette Colonie, in tal caso si potrà incanalare un utile reciproco commercio con quelle Parti, ma se saremo limitati di concambiare i nostri ricchi prodotti contro quei poveri dell'America consistenti in risi, grani, tabacchi e poco ed inferiore indaco della Carolina e poche pelletterie, non credo che potremo durarla, tanto più che verremmo a fare la guerra segnatamente in Italia ai grani e tabacchi dell'Ungheria, né vi sarebbe altro sfogo che il Portogallo, la Spagna, la Francia e l'Olanda, locchè non convenirebbe per noi che vorremmo veder i ritorni nel Porto di Trieste.

Dalla distanza intercorsa fra queste notizie, risalenti al periodo febbraio-giugno 1783, e quelle che seguono giunte da Amsterdam, posteriori di quasi un anno, si può ipotizzare che la situazione non si era molto evoluta e che le varie potenze marittime europee stavano cercando, ancora, di sondare il mercato d'oltreoceano, al fine di concludere degli accordi con le Provincie americane.

Il primo rapporto del console Carli, da Amsterdam, che ho

rinvenuto, risale al 28 dicembre 1783 ⁽³⁸⁾. Si tratta di una relazione sul commercio fra Olanda e Stati Uniti d' America, che inizia così: "Dopo l'insorgimento dell'America, gli Olandesi posarono avidamente lo sguardo sul commercio di quel paese". Si racconta, quindi, di un trattato di commercio preparativo fra Olanda ed America, che fece molto scalpore ed al quale seguì, poi, un trattato definitivo, molto favorevole alla prima. Questo esempio venne, successivamente, seguito dai Francesi e dagli Svizzeri, che si affrettarono ad instaurare relazioni di commercio vantaggiose con gli Stati Uniti.

Il console sostiene che, in base alle informazioni di cui è in possesso, sembra ancora possibile per i vari Stati dell'Augustissimo Imperatore e Re (Austria, Carniola, Carinzia, Istria e Paesi Bassi austriaci), concludere un trattato commerciale, ugualmente vantaggioso, con l'America settentrionale. I Paesi Bassi austriaci, in particolare, sarebbero da preferire all'Olanda, producendo molti oggetti di scambio, "attraenti" per gli Americani, che l'Olanda stessa, al contrario deve importare da Bruxelles, da Anversa, da Brughes, da Gante e da Lournag, per poi trasportarli in America.

Dal canto suo, l'America si propone di sviluppare un commercio vantaggioso con diversi paesi del Mediterraneo, esportandovi i propri prodotti, fra cui il merluzzo ed altri pesci, il riso, il caffè, lo zucchero ed il cacao. In cambio, sostiene sempre il Carli, nel suddetto rapporto, la Repubblica americana cederebbe dei vantaggi

⁽³⁸⁾ AST, *DB*, serie VI, busta 2 / 105.

sulla pesca; con tale attività, infatti, gli Americani, sino a prima della guerra, fornivano pesce ai mercati d' Italia.

Il commercio, perciò, dirige la rotta dei bastimenti americani, verso la Toscana e nell'Adriatico. Il console Carli, suggerisce, allora, che Trieste e Fiume potrebbero approfittare di questa presenza, per vendere, alle navi dell'America, i propri prodotti e quelli dell'Istria, della Carinzia, della Carniola, dell'Austria, dell'Ungheria e della Boemia. Tali prodotti, fra cui tele, lini, seterie, vini, vetri, polvere da cannone e carni salate potrebbero, così, costituire oggetto di speculazione di compagnie di navigazione, come quelle stabilite a Vienna, a Fiume ed in Boemia.

Nell'allestire, invece, imprese alla volta dell'America, Carli informa che una meta importante da considerare, è sicuramente Charleston. Città nota, sia perché in essa convergono tutti i prodotti delle Antille, sia per la presenza di una dilagante abitudine al contrabbando dei suddetti generi che, si aggiunge, "farebbero risorgere il commercio sia nei Paesi Bassi, che negli altri domini imperiali".

Infine, si consiglia di tentare d' intraprendere la pesca della balena, del merluzzo e delle arringhe, attività che in America danno vita ad un florido commercio e che potrebbero tornar utili "per dare maggior estensione ai traffici con le Indie Orientali". Impresa, questa, che potrebbe essere realizzata, secondo Carli, attraverso l'istituzione di una compagnia mercantile, diretta ed amministrata da persona " preparata e di professione".

Nella conclusione del rapporto, si affronta il problema delle assicurazioni dei bastimenti. Ci si chiede, cioè, se il Regolamento scaturito dagli Stati Generali del 19 giugno 1723, che prevedeva l'assicurazione delle navi della cessata Compagnia d' Ostenda, abbia ugualmente luogo nei riguardi delle imbarcazioni della Compagnia di Trieste, anche se fra le due non vi sia alcuna relazione. Ciò dovrebbe essere garantito, aggiunge il console Carli, dall'assoluta legittimità della Compagnia di Trieste, come pure godono della stessa legittimità le Compagnie di Emden, di Copenaghen e di Stoccolma, contro le quali gli Stati Generali non osano opporsi ed inibire la possibilità di assicurarsi validamente.

L'interrogativo, perciò, che rimane, per il quale si attende una risposta, verte sulle motivazioni che impedirebbero, alla Compagnia di Trieste, di assicurare, ad Amsterdam, le proprie navi ed effetti, in partenza per le Indie Orientali.

La volontà di risolvere questo problema, si intravede appena cinque mesi dopo, nel rapporto del console datato 15 giugno 1784, giunto alla Deputazione di Borsa il 3 luglio ⁽³⁹⁾. Carli informa essere imminente la presentazione di una supplica, da parte del Corpo mercantile della piazza di Amsterdam, agli Stati Generali, al fine di ottenere il permesso di assicurare i bastimenti delle compagnie estere e che in breve tempo si potrà sapere quale effetto abbia ottenuto tale supplica.

Un problema che in questi tempi attanaglia la Repubblica

⁽³⁹⁾ AST, *DB*, serie VI, busta 3 / 186.

olandese, è il difficile rapporto con lo Stato veneziano.

Il console Carli, in una lettera proveniente da Amsterdam, datata 20 gennaio 1784 ⁽⁴⁰⁾, conferma l'esistenza di ostilità fra le due potenze. Egli assicura di aver notizie certe sull'ordine del Governo olandese, impartito all'ammiragliato, di far sequestrare tutte le navi veneziane presenti nei porti della Repubblica delle Provincie Unite. Tale manifestazione di ostilità degli Stati Generali, sembra sia stata dettata dalla volontà di ottenere i pagamenti e gli indennizzi riguardo all'affare dei negozianti Chomel e Jordan. Tale contenzioso, che ebbe notevole eco fra le potenze marittime, occuperà molta parte della corrispondenza del periodo. L'Olanda, infatti, pretendeva dalla Repubblica veneta un risarcimento a favore di due suoi cittadini, Chomel e Jordan appunto, che erano stati danneggiati dal noto avventuriero Zannovich, che godeva dell'appoggio del ministro veneto a Napoli, avendo questi scritto una lettera privata di raccomandazione. Di tale lettera, gli Stati Generali facevano ora responsabile Venezia.

Il console Carli, sempre nello stesso rapporto, scrive che il Governo olandese abbia stabilito, al fine di assicurare le navi e gli effetti degli abitanti delle Province Unite, contro ogni "risentimento" ed attacco inaspettato dei Veneziani, di fare intervenire il Principe Statdholder. Egli dovrebbe dare ordine ai vascelli di guerra, già partiti o in partenza per il Mediterraneo, di prendere sotto la propria protezione le navi mercantili della Repubblica d' Olanda, in

⁽⁴⁰⁾ AST, DB, serie VI, busta 3 / 245, a (1).

navigazione nel detto mare.

Notizie sulla vertenza fra i due paesi, giungono alla Deputazione di Borsa, nel successivo rapporto di Carli, del 17 febbraio 1784, in cui si propende per “un amichevole componimento” della questione ⁽⁴¹⁾. Posizione dovuta alle voci circolate ad Amsterdam, su una possibile dichiarazione di Venezia di “non voler usar ostilità dal suo conto”, e alla scelta degli agenti olandesi a Venezia che hanno assicurato, con un premio del 5%, una nave olandese, la quale, ritrovandosi nel porto di Venezia, doveva far scalo a Zante per imbarcare un carico di uva passa da trasportarsi ad Amsterdam.

Sul versante della Prussia, invece, il Console sostiene non esser stati fatti ulteriori passi in avanti; in particolare dopo il rifiuto degli Stati Generali di accondiscendere, alla nota pretesa del Re di Prussia, di esentare le sue navi dall’aggravio denominato “*last en veil geld*”. Sul fronte delle mancate assicurazioni ai bastimenti triestini, si informa che il Corpo mercantile della piazza olandese non ha, ancora, presentato alcuna supplica al proprio governo, anche se viene confermata l’intenzione di farlo non appena sarà promossa la questione.

Il 6 dicembre dello stesso anno, quindi circa dieci mesi dopo, il Governo di Trieste comunica alla Deputazione di Borsa, l’assenza di provvedimenti nei confronti dei bastimenti olandesi, né a Trieste, né a Fiume, né a Segna ⁽⁴²⁾. Nonostante non sia specificato, il governatore de Brigido che firmava le lettere alla Deputazione,

⁽⁴¹⁾ AST, DB, serie VI, busta 4 / 254.

⁽⁴²⁾ AST, DB, serie VI, busta 3 / 226.

verosimilmente, si riferisce alla decisione del governo di Vienna di non voler rispondere con ritorsioni agli Olandesi, i quali non si erano ancora adoperati per sbloccare la questione delle assicurazioni alle navi triestine.

Amsterdam, quindi, non possedendo se non pochi prodotti propri, opera in tutti i mercati d' Europa attraverso un commercio intermedio, una politica, cioè, di acquisti diffusi di merci, che poi rivende ai paesi che ne necessitano. Inoltre, procurandosi grandi quantità di prodotti, pratica anche il commercio "per commissione", ovvero negozia per conto altrui, ottenendo un guadagno per il servizio.

La varietà e la spiccata intraprendenza nei traffici della città, sono alimentate dall'attività di cambio e di prestito che svolge con tutti i paesi europei. Facilitata da tale intreccio di relazioni ed interessi, Amsterdam ha sviluppato i suoi traffici avanzando in tutte le direzioni e procurando, a sé ed agli altri paesi, ogni tipo di prodotto.

Appartiene all'Olanda, quindi, il traffico delle arringhe, del baccalà, dell'olio di pesce, dell'osso di balena e degli spermaceti, ottenuti dalla pesca della balena e utilizzati per la fabbricazione delle candele. Commercia, inoltre, in modo sostanzialmente esclusivo, con i prodotti importati dalle Indie Orientali e dal Levante, fra cui le "drogherie", i garofani, le noci moscate, la cannella ed i loro fiori. Le fabbriche, che non sono numerose, producono, comunque, una quantità sufficientemente rilevante di carta e porcellana, di

zucchero raffinato, di canfora, di borace, di amido e di olio di semi di rapa. I panni, i ciambellotti e le ratine sono fabbricate a Leyden ed a Utrecht; la tela, invece, a Groninga, in Frislanda ed a Overijssel.

2.3- LA CORRISPONDENZA DA VENEZIA

I rapporti fra Trieste e la Serenissima furono sempre compromessi dagli interessi che entrambe nutrivano nell'Adriatico; la situazione, certamente, si acuì, nella seconda metà del Settecento, con il progredire del porto e dei commerci di Trieste, ma persisteva già da molto tempo, per l'inevitabile ostilità di due città appartenenti a Domini diversi e confinanti.

Venezia, seppur stremata dalle lunghe lotte con i Turchi, che la condussero, poi, nel 1718 alla Pace di Passarowitz, decretando la perdita del Peloponeso, tentò, comunque di opporsi al principio della libera navigazione nell'Adriatico. Lo sforzo, però, fu inutile perché avversarono il progetto, non solamente l'Austria, ma anche Francia ed Inghilterra, abilmente guadagnate da Zinzerdorf all'idea imperiale ⁽⁴³⁾.

Le cronache degli anni Venti del Settecento, riportano, a questo proposito, le insistenti richieste dei triestini al Governo di Vienna, per ottenere qualche nave armata, che potesse, così, uscire nel

⁽⁴³⁾ ATTILIO TAMARO, *Storia di Trieste*, vol. II, Roma, 1924, p. 161.

porto senza essere depredata dei bastimenti veneti.

A testimonianza di questa rivalità, la puntigliosa attenzione con cui Venezia, utilizzando spie ed informatori - pratica, per altro, comune agli Stati dell'epoca - seguiva i commerci e le congiunture di Trieste. A tal fine, ad esempio, la Serenissima utilizzò l'operato dei Capitani dell'Istria, allora veneziana, che tramite uomini di loro fiducia furono a lungo in grado di contenere lo sviluppo triestino (44). Inoltre, tale rivalità, si manifestava in ripetuti e continui contrasti che opponevano le due città, contendenti per la gestione delle linee dei traffici, per le politiche daziarie, per il funzionamento dei rispettivi porti. Si spaziava, così, da contenziosi causati da banali vicende che riguardavano singoli sudditi, ma che, come accade solitamente in "Antico Regime" rischiavano di tramutarsi in questioni di interesse generale, a più estesi conflitti che riguardavano le politiche commerciali attuate dalle autorità pubbliche. Così, in una lettera, del 23 marzo 1771, rinvenuta nel fondo dell'Intendenza commerciale (45), la stessa risponde alla richiesta del console veneto a Trieste, Monti, di intervenire per dirimere l'accesa controversia scoppiata fra le due città, riguardante un seppur banale ma, nel suo genere, frequente episodio di cui è protagonista un cittadino triestino. L'Intendenza, così, replica al console veneto: " [...] essendo già precorso l'ordine alli Signori Giudici della Città, di far restituire dal possessore del

(44) GIACOMO BRAUN, *Carlo VI ed il commercio d'oltremare*, in *Archeografo triestino*, vol. XIV/14, p. 195.

(45) AST, IC (1748-1776), busta 246, p. 36.

bene di S. Sabba, Giovanni Mucha, il legname da lui recuperato che fu trasportato dall'acqua, dallo Stato veneto sul Lido austriaco, osserverà il Sig. Console la premura che si ha di condescendere alla sua ricerca [...]“.

Alcuni anni dopo, invece, nel 1783, una relazione di Naldi, vice console imperiale a Venezia, ci informa di una controversia inerente gli scambi commerciali fra le due città ⁽⁴⁶⁾.

Egli, nel suo rapporto indirizzato alla Deputazione di Borsa, per consentire a questa di studiare i provvedimenti “che devino o moderino almeno il danno”, annette un promemoria presentato nel maggio del 1782, al Magistrato veneto V Savi alla Mercanzia, riguardante “la vigorosa proibizione contro i Padroni ⁽⁴⁷⁾ triestini di caricare in Venezia cosa alcuna”, nemmeno quei generi che essi stessi avevano comprato con il proprio denaro. Il promemoria spiega tutto ciò che Naldi disse e fece presso tale Magistrato e il contegno tenuto da questo nei confronti del vice console.

In maggio, Naldi aveva presentato la sua protesta alla Magistratura veneziana, ottenendo soltanto risposte vaghe, dilatatorie e quasi offensive. Il segretario del Magistrato, infatti, gli aveva risposto che questi era troppo indaffarato per potersi occupare di tale questione per di più in vicinanza delle vacanze estive. Passate le vacanze, essendo pervenute a Naldi ulteriori contravvenzioni e proibizioni, il vice console si presentò nuovamente al Magistrato rinnovando le sue proteste, e insistendo acciocchè venisse preso un equo

⁽⁴⁶⁾ AST, DB, serie VI, busta 2 / 40.

⁽⁴⁷⁾ Si intende padroni di barca.

provvedimento che regolasse la reciproca navigazione e commercio dei rispettivi sudditi di Venezia e Trieste. All'ennesima risposta elusiva del Magistrato, Naldi capì che, da parte veneziana, non vi era alcuna intenzione di agire e confermò questa convinzione quando gli fu comunicato che tutte le carte presentate al Magistrato stesso erano state smarrite.

E' opinione del vice console che i V Savi alla Mercanzia stavano aspettando le risoluzioni di Vienna, o dello stesso governo veneziano, per regolare i propri dazi e, quindi, i rapporti con la vicina Trieste. Inoltre Naldi, nel suo giudizio finale sulla controversia, trasmesso alla Deputazione, sosteneva di aver ricordato, nel promemoria inviato al Magistrato, che anche a Trieste esisteva per i sudditi veneti una simile proibizione di poter caricare per Venezia. Ciononostante nessuna barca veneta partiva da Trieste senza aver caricato poco o molto di ogni genere di mercanzia, inclusi i generi più lussuosi. Motivo di tal comportamento è individuato da Naldi, nella convinzione del Governo triestino del valore del commercio in generale e nell'idea che nella "correntezza" usata, il commercio medesimo trova la sua convenienza.

Il confronto con Venezia, poi, naturalmente si allargava anche ai meccanismi dello sfruttamento delle più ampie linee commerciali sia asiatiche, sia mediterranee, sia anche proprie di altri mari.

In data 26 maggio 1783, giunge da Vienna al Governatore de

Brigido copia di un rapporto ⁽⁴⁸⁾, trasmesso, poi, anche alla Deputazione, del console imperiale a Zante, isola con la quale i porti austriaci non avevano rapporti né intensi, né facili causa la sua appartenenza alla Serenissima. Venezia, infatti, non vedeva di buon grado il commercio con Trieste, tanto da ostacolare l'attività dello stesso consolato a Zante. Nonostante i tentativi della Serenissima, atti ad impedire la comunicazione commerciale fra i suoi possedimenti e Trieste, quest' ultima cercava, comunque di mantenere ed alimentare i contatti con i consolati in terra veneziana. Nel suddetto rapporto, si rinviene anche copia di un decreto emanato dal Senato veneto, con cui viene accordata ai bastimenti russi l'esenzione dalla "novissima imposta" e l'abilitazione al carico dell'uva passa da trasportare fino al Mar Nero. Il Console a Zante, già aveva previsto e comunicato, al Governo di Vienna, che sarebbe stata prossima tale deliberazione a favore della Nazione russa, e che ciò avrebbe potuto confluire a vantaggio della Piazza di Trieste, rendendola il fulcro del commercio di questo genere con la Germania, l'Olanda e la Polonia, mercati ove se ne fa un abbondante consumo. Dal decreto veneto si ha, inoltre, notizia dell'imminente arrivo di bastimenti russi provenienti dalla Crimea e da altri porti della Russia e di carichi di uva passa, da Zante e da Cefalonia.

Alcuni mesi dopo, il Governatore de Brigido informa la Deputazione di Borsa ⁽⁴⁹⁾ di aver sollecitato il Governo a Vienna, affinché

⁽⁴⁸⁾ AST, DB, serie VI, busta 2 / 49.

⁽⁴⁹⁾ AST, DB, serie VI, busta 2 / 62.

riferisca sulle conseguenze, nel commercio della Repubblica veneta, derivanti dalle concessioni fatte alle navi russe. In particolare, si richiedono maggiori delucidazioni su cosa consista, in realtà, la “motivata novissima imposta”, quali conseguenze possano crearsi sulla Piazza di Trieste, in seguito alla sua esenzione, accordata ai bastimenti russi e quali benefici deriverebbero al commercio triestino se tale vantaggio fosse esteso anche ai bastimenti imperiali austriaci.

I rapporti tra Trieste e Zante arrivano, perciò, a coinvolgere gli equilibri esistenti fra molte parti d' Europa. In quest' ottica, come si è detto, l'interesse dei mercanti triestini non si limita alle rotte adriatiche. Così, da Venezia giungono, spesso, notizie concernenti i rapporti economici e politici, tra la Serenissima e le altre potenze europee. E', ad esempio, il caso dell'Olanda.

Il 30 gennaio 1784, il Governo comunica alla Deputazione che è giunta notizia, da “persona qualificata e prudente” ⁽⁵⁰⁾, che gli Stati Generali d' Olanda, non avendo potuto conseguire l'equa soddisfazione, domandata alla Repubblica di Venezia, concernente l'affare dei negozianti Chomel e Jordan, di cui si è già parlato a proposito di un rapporto inviato dal console Carli da Amsterdam ⁽⁵¹⁾, hanno pregato il Principe ereditario Statdholder di inviare degli ordini al vice ammiraglio Reynst, nel Mediterraneo, acciocchè si impadronisca di tutte le navi venete che incontrerà, finchè gli Stati Generali d' Olanda non si riterranno pienamente soddisfatti.

⁽⁵⁰⁾ AST, DB, serie VI, busta 3 / 124.

⁽⁵¹⁾ Cfr. nota (38).

Nel rapporto dell'8 marzo 1784 ⁽⁵²⁾, il vice console di Venezia Naldi, riferisce che, da notizie in suo possesso e da numerosi incontri svoltisi fra i V Savi alla Mercanzia e gli Inquisitori di Stato, si può ragionevolmente pensare che l'affare sarà liquidato con un "segreto maneggio".

Il contenzioso, invece, riguardante i due negozianti olandesi Chomel e Jordan, non si risolse nè in un "amichevole componimento della vertenza", come supponeva il console in Amsterdam Felice de Carli ⁽⁵³⁾, nel marzo del 1783, e nemmeno nel "segreto maneggio", ipotizzato dal vice console a Venezia, un anno dopo. Anzi, la questione si era ulteriormente ingarbugliata, anche perchè i rapporti fra Venezia ed Amsterdam si erano talmente deteriorati, che sfociarono, poi, in un conflitto commerciale nel gennaio del 1785.

In effetti, se Venezia cercava solitamente di risolvere attraverso la contrattazione e la diplomazia i moltissimi conflitti in cui era continuamente coinvolta, sui tanti fronti in cui era protagonista, molte volte si arrivava alla rottura e lo scontro rischiava di radicalizzarsi. A Trieste si seguivano queste dinamiche con attenzione, pronti a cogliere le ricadute che ciò avrebbe potuto avere sul funzionamento delle rotte commerciali.

Nel già citato rapporto del marzo 1784, il vice console a Venezia informava, anche, della dichiarazione di guerra ai Veneziani da parte della reggenza di Tunisi. Il *casus belli* fu l'incendio alla nave

⁽⁵²⁾ AST, DB, serie VI, busta 3 / 138.

⁽⁵³⁾ Vedi nota (42).

tunisina appiccato dai Maltesi, per il timore di peste; la conseguenza che ne derivò fu la richiesta di un risarcimento di 40.000 fiorini, preteso dalla reggenza tunisina, ma la distruzione della bandiera di un bastimento da guerra veneto, ormeggiato nel porto di Tunisi, non potè non costituire una formale dichiarazione di guerra.

Due mesi dopo, è sempre il vice console Naldi ad informare il Governo che, nella persona di de Brigido, comunicherà alla Deputazione, la presenza di quattro imbarcazioni tunisine nelle acque di Dulcigno e Durazzo ⁽⁵⁴⁾.

In realtà la situazione di pericolo per la navigazione nel Mediterraneo, a causa delle scorrerie dei predoni, non si era molto modificata, nonostante la conclusione di un trattato nell'ottobre del 1783, per la stipula del quale l'ambasciatore del Marocco si era recato a Vienna. Lo scopo era quello di rendere più tranquilla la navigazione nel Mediterraneo, dove gli Algerini e i Tunisini usavano la bandiera marocchina per le loro piraterie. Il 7 marzo 1783, a proposito dei pirati algerini e tunisini, Gabbiati, avvocato, uomo d'affari e attuario della Borsa, scriveva a Zinzerdorf: "Il nostro paviglione è a terra e se ne scorgono, ormai, gli effetti: lo stato nostro con li Algerini che non assicura né pace né guerra ci fa sommo torto, e bisognerà necessariamente o vendere le navi assolutamente, ovvero simulatamente a degli esteri ed inalberare

⁽⁵⁴⁾ AST, DB, serie VI, busta 3 / 162.

altra bandiera” (55).

La sicurezza dei mari, inoltre, si rivela importante per i triestini non solo in veste di mercanti e proprietari di imbarcazioni, ma anche in qualità di assicuratori. In questa veste, infatti, a Trieste si può avere comunanza di interessi proprio con la “rivale” Venezia.

A questo proposito, ritorniamo ai rapporti tra la Serenissima e l’Olanda ed alla solita disputa che vedeva coinvolti i mercanti Chomel e Jordan.

L’11 marzo 1784, la Deputazione di Borsa riceve copia della relazione, inviata al Governo dal Ministro Imperiale in Olanda, barone di Reisach e copia delle Risoluzioni prese dagli Stati Generali delle Province Unite, relative alle loro pretese nei confronti della Repubblica di Venezia (56), scritte entrambe in lingua francese e non di facile traduzione.

Il Ministro Reisach sostiene che non c’è da stupirsi che la Risoluzione, presa dagli Stati Generali d’ Olanda, il 9 gennaio 1784, abbia allarmato il commercio degli Stati della Repubblica di Venezia e coloro che, come la Camera Imperiale d’ Assicurazione di Trieste, vi prendono parte.

Per quanto riguarda il sequestro dei vascelli veneziani che si trovano nei porti delle Province Unite, aggiunge il Ministro, l’unica nave, battente bandiera della Serenissima e allora ancorata in quei porti, “Il Corriere Marittimo”, aveva già spiegato le vele ed era, così,

(55) HAUS-HOF UND STAATS ARCHIV DI VIENNA, *Lascito Zinzerdorf*, edito da ATTILIO TAMARO, op. cit., lettera 50.

(56) AST, DB, serie VI, busta 3 / 140.

riuscita a sfuggire al blocco. Egli, inoltre, afferma di esser stato assicurato, dai ministri di detta Repubblica, che i loro vascelli da guerra, di stanza nel Mediterraneo, non hanno ricevuto altro ordine che proteggere i vascelli dei loro sudditi che navigano in questi mari e che l'intenzione della Repubblica olandese non è quella di agire con ostilità, né di impadronirsi dei vascelli veneziani. Ma nel momento in cui Venezia dovesse turbare il commercio olandese, allora le Province Unite non potrebbero che compiere delle rappresaglie. Le compagnie d'assicurazione, dal canto loro, non potrebbero che dividere le perdite derivanti dalla presa dei bastimenti ai quali erano interessate, non potendo dar luogo a nessun indennizzo, nemmeno nei confronti dei sudditi di una potenza amica o neutrale, secondo quanto è sempre stato praticato in tutte le guerre marittime e presso tutte le nazioni commercianti. La conclusione, di cui è pienamente persuaso Reisach, è che l'Olanda si limiti al semplice sequestro dei vascelli veneziani, con l'unico scopo di procurare ai signori Chomel e Jordan il rimborso delle loro spese e la soddisfazione delle loro pretese. Si assicura, perciò, il Governo di Vienna che l'Olanda non si spingerà oltre, a meno che la Repubblica di Venezia non passi alle vie di fatto. Altro elemento che emerge dalla corrispondenza è, ripetiamo, l'attenzione alle politiche daziarie, anche per le possibilità di espansione dei commerci che queste possono aprire. In data 8 aprile 1784 ⁽⁵⁷⁾, il Governatore de Brigido, chiede alla

⁽⁵⁷⁾ AST, DB, serie VI, busta 3 / 148.

Deputazione di Borsa di fornire un'informazione riguardante i vari aggravii ed il noto dazio del 10%, istituito dalla Repubblica veneta, a pregiudizio del commercio austriaco. In seguito, infatti, alla disposizione dei V Savi alla Mercanzia, i prodotti provenienti dall'Egitto e condotti a Venezia dagli stessi bastimenti nazionali, sono assoggettati al pesante pagamento di una tassa del 5%, e rispettivamente del 10% per carichi attinenti a suddito estero. Tale deliberazione, asserisce de Brigido, sbilancia la concorrenza e altera notevolmente la posizione del commerciante di Trieste, nel commercio d'Egitto in Venezia. Il Governatore richiede, perciò, alla Deputazione di eseguire uno studio su questo problema e di istituire a tale scopo una commissione, che egli stesso presiederà, e che dovrà esser composta da quattro persone esperte ed informate. I punti fondamentali, attorno i quali dovranno ruotare le considerazioni sono i seguenti:

I - I Veneti devono esser trattati con uguali prerogative degli Austriaci, senza distinzioni di bandiera o di precedenza ⁽⁵⁸⁾.

II - Procurarsi un esemplare della tariffa veneta che statuisce il dazio e analizzarla in tutte le sue implicazioni

⁽⁵⁸⁾ Con il termine *precedenza* ci si riferisce al cosiddetto "ROLLO", istituito nel 1737 da Carlo VI; un ordine, cioè, prestabilito di precedenza nei carichi, che privilegiava i padroni di barche nel porto di Trieste, conferendo loro, sempre e comunque, la precedenza sugli "esteri", cioè sui non triestini. Una decisione che sembrava, all'inizio avanzata, ma si rivelò poi una scelta contraddittoria, nella politica di trasformazione della città in emporio, palesando un protezionismo spicciolo che non teneva conto delle concezioni mercantilistiche. Fu abolito, infatti, una prima volta nel 1778 da Zinzerdorf.

nel commercio austriaco ed, in particolare, in quello di Trieste.

III - Dimostrare i pregiudizi ed i danni per entrambi.

IV - Proporre i mezzi più adeguati per un opportuno provvedimento. Nell'ipotesi che non si riuscisse a conseguire il fine voluto in modo amichevole, o con un trattato di commercio, si considererà l'opportunità di far valere il diritto di reciprocità e si studierà, con quali modalità, combinarlo con le Patenti del Porto Franco.

La risposta della Deputazione di Borsa non tardò ad arrivare ed il 15 aprile 1784 ⁽⁵⁹⁾, essa comunicò di aver già proceduto all'elezione della commissione, composta da: Girolamo Belusco, direttore di Borsa, console di Sardegna, commerciante molto ricco, tanto da poter anticipare a volte fondi alla cassa del Governatorato; Domenico Balletti, commerciante che aveva con il Rossetti una società per il commercio dell'Egitto; Marco Levi, commerciante ebreo, uomo ricco ed influente, scelto nella commissione come persona più istruita sull'argomento, tanto che lo stesso Zinzerdorf, secondo quanto scriveva nelle lettere a Pittoni, gli attribuiva a Vienna relazioni più potenti delle sue, ed, infine, il già citato Giacomo Gabbiati, avvocato, uomo d'affari, attuario della Borsa, illuminista e, sempre in base alla corrispondenza del Governatore, fondamentalmente persona molto colta, appartenente alla "setta"

⁽⁵⁹⁾ AST, DB, serie VI, busta 3 / 148.

degli economisti liberisti ⁽⁶⁰⁾.

Il Governo, in data 9 settembre 1784 ⁽⁶¹⁾, notifica alla Deputazione di Borsa l'introduzione di una modifica alle tariffe doganali, comunicatagli dal vice console imperiale a Venezia Naldi, il 4 settembre 1784. Egli informava che il tribunale dei V Savi alla Mercanzia, aveva da poco pubblicato una Terminazione risalente al 31 luglio 1784, in seguito ad un decreto del Senato del 22 luglio dello stesso anno, in cui si ordinava a tutte le dogane di terra , di mare e al Fondaco de' Tedeschi di esigere sei ducati , anziché un ducato, solito a pagarsi dall'anno 1764 in poi, su tutte le manifatture estere, non comprese nella tariffa dell'anno 1751. Tale regolamento, si aggiunge, verrà applicato a decorrere dall'anno 1785.

Per quanto riguarda il commercio con l'Egitto, ad esso l'Austria si era rivolta già nel 1770, con la nascita, per intervento di Maria Teresa, della già citata "Società per la promozione degli interessi commerciali ed industriali austro-ungarici in Egitto".

All'epoca, così rivelava Zinzerdorf in una delle lettere a Pittoni, un terzo almeno, se non la metà dei prodotti austriaci arrivati in Egitto vi erano stati esportati dai Veneziani. La nuova compagnia, fondata con un capitale di 300.000 fiorini da Balletti, dai fratelli Rossetti, dal Grande Doganiere d' Egitto Antonio Cassis Faraone e da un certo Zaccar di Damasco, era stata istituita per superare le

⁽⁶⁰⁾ HAUS-HOF UND STAATS ARCHIV DI VIENNA, *Lascito Zinzerdorf*, edito da ATTILIO TAMARO, op. cit., lettere 1, 4, 9 e 18.

⁽⁶¹⁾ AST, *DB*, serie VI, busta 3 / 201.

insormontabili difficoltà del ceto mercantile triestino a commerciare con l'Egitto, in quanto erano i Veneziani a fare da mediatori tra l'Egitto ed i Paesi Ereditari. La nuova società voleva, dunque, far passare per Trieste gli scambi fra il Nilo e il Danubio, non le si poteva, però, accordare un monopolio, sosteneva sempre Zinzerdorf, perché i consumatori avrebbero dovuto, poi, subire i suoi prezzi. Dal 1778 al 1780, infatti, il valore delle merci passate per Trieste era aumentato di circa due milioni e mezzo di fiorini, e ciò perché sulla piazza erano stati eliminati tutti i monopoli e tutte le restrizioni, lasciando massima libertà alle più utili speculazioni. Zinzerdorf sosteneva che Trieste non sarebbe mai divenuta quella che era, se Venezia non avesse mantenuto le sue leggi proibitive ed antiquate; ma a Trieste bisognava mantenere la libertà ed impedire ogni monopolio, non ammettendo, così, che pochi armatori si arricchissero a spese della generalità. Il commercio, indebitamente, aggravato a Venezia aveva cercato rifugio a Trieste e ad Ancona. Contro, dunque, le aspre misure dei Veneziani, ostili ai Triestini, l'Imperatore Giuseppe II, succeduto a Maria Teresa, non avrebbe potuto usare mezzo più saggio e utile che la massima e generale libertà del commercio e della navigazione; opponendosi, perciò, alla ritorsione richiesta dal corpo mercantile triestino.

Nel maggio del 1782, l'Imperatore rifiutò di accordare concessioni monopolistiche e favori doganali, assicurando, però, la sua protezione alla Società ⁽⁶²⁾.

(62) HAUS-HOF UND STAATS ARCHIV DI VIENNA, *Lascito Zinzerdorf*, edito da ATTILIO TAMARO, op. cit., lettera 4.

2.4- LA CORRISPONDENZA DA COSTANTINOPOLI

I rapporti fra la Porta Ottomana e l'Impero furono sempre tesi e difficili; nei primi trent'anni del regno di Maria Teresa (1740-1780), la Turchia era considerata acerrima nemica dell'Austria, seconda in questo solo alla Prussia. I traffici fra Austria ed Oriente andavano regolamentati, nonostante ci fosse stato un trattato commerciale fra i Paesi ereditari e la Porta ottomana, stipulato nel 1718 a Passarowitz, svuotato, poi, del suo contenuto col passare degli anni, ed il successivo trattato di pace di Belgrado del 1739. Quest'ultimo, stabilendo il ritorno dei Turchi in Valacchia, Serbia e Bosnia, poté disporre quelle basi giuridiche, necessarie ad un commercio austriaco con l'Oriente. Nei decenni successivi la dinamica politica internazionale favorì e facilitò contatti commerciali sempre più frequenti, aprendo orizzonti di trattative in ordine alla regolamentazione dei rapporti commerciali fra l'Austria e la Porta Ottomana ⁽⁶³⁾.

L'11 febbraio 1783 ⁽⁶⁴⁾, viene comunicato alla Deputazione di Borsa, e tramite essa ai proprietari dei bastimenti triestini, che la Cancelleria di Stato ha trasmesso al Regio Internunzio a Costantinopoli, barone d'Herbert, le offerte formulate dai

⁽⁶³⁾ FULVIO BABUDIERI, *Riflessi della politica teresiana sui commerci triestini col vicino e lontano Oriente*, in *Da Maria Teresa a Giuseppe II*, a cura dell'Istituto per gli incontri culturali mitteleuropei, XIV, Gorizia, 1980, p. 57-58.

⁽⁶⁴⁾ AST, DB, serie VI, busta 2 / 32.

proprietari dei bastimenti coperti da paviglione imperiale e avanzate dal Governo cittadino di Trieste alla Corte di Vienna, atte a conseguire salvacondotti, firmati dalle reggenze di Barbaria, in grado di garantire efficacemente contro gli attacchi dei corsari. Viene dato, a tal fine, incarico all'Internunzio di trattare l'affare con il massimo impegno.

In quest'ottica, si intraprendono, altresì, iniziative economiche al fine di agevolare le relazioni con la Porta ottomana. Il 26 marzo 1783 ⁽⁶⁵⁾, il Governatore de Brigido informa la Deputazione che, in seguito alle agevolazioni accordate il 4 dicembre dell'anno precedente, è stato stabilito il ribasso a 5/12 del peso, del dazio d'uscita da pagarsi sui panni fabbricati nei Paesi ereditari in caso di loro esportazione per la Turchia. Sempre nello stesso decreto, lo sgravio viene esteso anche ai panni forestieri, per i quali, già, si paga il dazio di consumo nei Paesi ereditari; tale beneficio viene accordato indistintamente, sia per le esportazioni eseguite da negozianti turchi, sia per quelle ad opera di negozianti cristiani.

La stessa politica viene applicata alle importazioni dalla Turchia, sulle quali viene abolito il dazio del 5% preteso fino ad allora ⁽⁶⁶⁾.

Il 16 settembre 1783 ⁽⁶⁷⁾, i Deputati di Borsa appresero che l'Internunzio barone d'Herbert de Balchkal, aveva "conciliata e stipulata con la Porta ottomana la sicurezza della Navigazione Imperiale", il 25 agosto 1783, senza, però, comunicarne gli specifici

⁽⁶⁵⁾ AST, DB, serie VI, busta 2 / 36.

⁽⁶⁶⁾ AST, DB, serie VI, busta 2 / 82.

⁽⁶⁷⁾ AST, DB, serie VI, busta 2 / 83.

articoli e condizioni. Tale notizia fu considerata importantissima, anche se i dettagli della delicata operazione non erano stati ancora resi noti, in quanto modificava, amplificandole, le rotte commerciali disponibili per i traffici del Corpo mercantile e dei Capitani imperiali.

Con un dispaccio del 25 settembre 1783 ⁽⁶⁸⁾, inviato dall'Internunzio barone d' Herbert, viene comunicata alla Deputazione la rigorosa proibizione, emanata a Costantinopoli, rispetto l'introduzione del tabacco in tutti i porti del Dominio ottomano. Si insiste acciocchè tale divieto sia notificato a tutti i negozianti, proprietari di bastimenti ed ai Capitani che frequentano gli scali del Levante, onde evitare che questi si espongano a pericoli e danni, non potendo essere protetti dalla Regia Internunziatura per tale trasgressione.

In questo clima di apertura, si innestò un elemento di disturbo che turbò gran parte dei traffici con il Levante: si era propagata, infatti, la notizia di una pericolosa epidemia di peste. Il 28 ottobre 1783 ⁽⁶⁹⁾, il Magistrato alla Sanità di Trieste trasmise l'editto della Cancelleria di Berna, del 13 ottobre, sulle misure sanitarie da adoperarsi per le merci provenienti dalla Turchia. Tale comunicato avvisava di un' epidemia che aveva avuto il suo focolaio nella capitale dell'Impero ottomano, e da lì si era diffusa subito nelle province di tutto l'impero provocando considerevoli devastazioni ed allarmando le province austriache confinanti con la Turchia. Nel

⁽⁶⁸⁾ AST, DB, serie VI, busta 2 / 86.

⁽⁶⁹⁾ AST, DB, serie VI, busta 2 / 89.

paesino di Eruazzo, nel territorio di Signa, dominio veneto in Dalmazia, il flagello aveva già mietuto vittime. Il Consiglio di Sanità della Città e Repubblica di Berna aveva ritenuto, quindi, necessario, in conformità con gli altri Stati, prescrivere quanto segue: tutti i negozianti e commissionari dovevano dare, immediatamente, ai propri mittenti ordine di non spedire loro né lane, né cotoni, né pellicce o altre merci suscettibili di infezione contagiosa provenienti dalla Turchia e dalle province limitrofe, così come quelle provenienti dalla parte orientale del Mar Adriatico e dalle due Istrie (ad eccezione del porto di Trieste), nonché dall'Isola di Corsica, a meno che non fosse specificato, tramite certificati autentici, che le merci della Turchia e dei Paesi limitrofi erano state messe in quarantena, nelle piazze comuni ed in piena regola, dal 1 aprile le prime, dal 1 agosto 1783 le altre. In mancanza di tali provvedimenti, era stato prescritto ai negozianti di Berna, di vietare le importazioni di tali merci, bloccandone gli ordinativi o rispedendole indietro, in modo da poter scongiurare la diffusione dell'epidemia nei confini svizzeri. Seguendo le disposizioni di tale editto, si aggiungeva, i negozianti sarebbero stati al riparo da perdite e danni, tanto più che, nel caso in cui non si fossero attenuti a tali prescrizioni, rischiavano il sequestro delle merci e il vedersi addossare la responsabilità delle eventuali conseguenze. Superato il pericolo della peste, si continuava ad occuparsi delle questioni concernenti la sicurezza complessiva dei mari.

Il 18 ottobre 1783 ⁽⁷⁰⁾, pervenne alla Deputazione un carteggio relativo alla firma della Convenzione con la Porta ottomana, concertata e gestita dall'Internunzio nel mese di agosto, per la sicurezza delle navi imperiali, munite di bandiera e patente, contro tutti i corsari barbareschi o altri corsari soggetti al dominio ottomano. La stipula di tale accordo prevedeva, altresì, che nel caso fosse stato predato qualche bastimento, oltre a dover esser restituito il bastimento stesso, il carico e l'equipaggio, dovessero anche esser risarciti i danni dimostrati.

Resa maggiormente percorribile la via verso i mercati del Levante, il Governo di Vienna chiede, alla Deputazione, con "aulico rescritto" datato 18 marzo 1784 ⁽⁷¹⁾, di fornirgli ragguagli sul vicendevole commercio fra Trieste e Costantinopoli. Nello specifico, si richiedono notizie riguardo le spese di spedizione delle merci fra le due città e il relativo premio d'assicurazione; se sia più conveniente il trasporto via mare o via terra, per quali merci e per quali regioni austriache; quali canali intermedi o altri canali vengano utilizzati dal commercio reciproco fra Trieste e la capitale turca.

La risposta, immediata, della Deputazione rassegna una particolareggiata lista di prezzi e costi specifici, spiegando che il trasporto via mare è, indubbiamente, quello più economico, generalmente per tutte le merci, ed in particolare lo è ancor di più per quelle di grosso volume e per tutte le province austriache. Il

⁽⁷⁰⁾ AST, DB, serie VI, busta 2 / 97.

⁽⁷¹⁾ AST, DB, serie VI, busta 3 / 141.

risparmio è dovuto alla brevità del viaggio, che, in nave, dura all'incirca un mese. Il commercio con la capitale turca è diretto, non esistono, cioè, intermediari; non fornisce, però, una grande varietà di prodotti, a differenza di ciò che si realizza nei traffici fra Trieste e Smirne.

Tuttavia, nonostante gli accordi stipulati con la Porta Ottomana a favore della sicurezza dei "Negozianti Sudditi Austriaci", l'Internunzio a Costantinopoli suggerisce al Governo triestino di vigilare con la massima attenzione acciocchè vengano rispettati i termini stabiliti nella Convenzione.

Infatti, nell' "aulico rescritto" del 8 luglio 1784 ⁽⁷²⁾, infatti, spedito alla Deputazione il 24 dello stesso mese, si legge:

(72) AST, DB, serie VI, busta 3 / 192.

[...] debba vegliarsi con ogni possibile attenzione, che nessun suddito estero, e in particolare nessun suddito turco, o per protezione, o di cointelligenza con qualche Negoziante nazionale, o finalmente col frammischiamento di Merci, sia ammesso a partecipare e profittare delle prerogative accordate alli soli sudditi austriaci, al fine di vincolare con tal maniera la Porta ad osservare esattamente le cose stipulate.

In seguito ad una specifica richiesta del Governo di Vienna, che intendeva monitorare il delicato rapporto fra l'Impero e la Porta ottomana, il barone d' Herbert comunicò tutti i nominativi dei consoli e degli agenti imperiali che risiedevano nelle piazze del Levante, tutti dipendenti dall'Internunziatura a Costantinopoli ⁽⁷³⁾. Questa lista, poi, fu inviata anche alla Deputazione di Borsa in data 23 novembre 1784. A questo dispaccio ne segue un altro, del 28 dicembre ⁽⁷⁴⁾, in cui l'Internunzio a Costantinopoli riconsidera la posizione dei Consolati nel Levante, presieduti da consoli generali d' Olanda, alla luce dei rapporti non ancora chiariti fra la Corte di Vienna e la Repubblica stessa a proposito della questione sulle assicurazioni, vista in precedenza. L'Internunzio, quindi, comunica la sospensione momentanea dall'incarico e la loro sostituzione, sino all'appianamento delle divergenze fra i due Paesi, di quattro consoli generali d' Olanda nel Levante e la nomina di un agente

⁽⁷³⁾ AST, DB, serie VI, busta 3 / 221.

⁽⁷⁴⁾ AST, DB, serie VI, busta 3 / 237.

consolare in una sede vacante: a Smirne, il conte di Hochepped viene sostituito con Pietro Paolo Giera; a Patrasso, Georgio Paul cede l'incarico a Spiridione Stamo Logotheli; a Tripoli nella Barbaria, de Warnsmann deve rinunciare al consolato a favore di Bliscensträle; ed infine, a S. Giovanni d' Acri, sede vacante, viene nominato vice agente consolare Mariano Maggioli.

Si trattava di scelte strategiche rilevanti, in quanto, per sviluppare ulteriormente e alimentare le grandi potenzialità dei traffici con il Levante, era necessario possedere degli appoggi sicuri in terra straniera e diveniva, quindi, fondamentale una scelta opportuna nella nomina dei consoli. Testimonianza dell'attenzione che veniva dedicata dall'amministrazione asburgica alla gestione dei rapporti e dei commerci con il Levante, è l'istituzione per volontà di Maria Teresa, già nel lontano 1754, di un' Accademia Orientale, che aveva il compito di istruire i futuri consoli, presso l'Internunzio austriaco a Costantinopoli, da cui dipendevano, come si è detto, tutti i consolati del Levante ⁽⁷⁵⁾.

Per il prestigio e per le allettanti opportunità che questi incarichi potevano offrire, era frequente la presentazione, da parte di commercianti, di istanze per ottenere la nomina a console. Ricordiamo, fra le altre, quella di Giovanni Maria Fantini, aspirante al consolato di Lepanto, Missologni ed Arta, datata 13 maggio 1784 ⁽⁷⁶⁾:

⁽⁷⁵⁾ JOSEPH PISKUR, *Manuale dell'istituzione consolare austriaca*, Vienna, 1862.

⁽⁷⁶⁾ AST, DB, serie VI, busta 3 / 245.

Stabilito in questa città e Porto Franco già dall'anno 1748, con propri capitali bastanti per ogni onesta Intrapresa, esercitai sempre il mio Negozio con tutta quella Puntualità, Onestà, e Decoro, che convengono ad un vero Negoziante, in maniera che mi sono meritato non solo un onesto Credito, ma anche impieghi onorevoli di Direttore di Borsa, Assessore al C.R. Tribunale Mercantile di prima Istanza, e Direttore della Compagnia di Assicurazione. Ridotto poi nello stato, in cui mi trovo di presente, [...], per l'effetto non già di una mala Dirrezione e Condotta, ma puramente per le moltiplicate disgrazie d' ogni sorta inaspettatamente avvenutemi. Per sollevarmi nelle presenti mie circostanze [...], mi sono risolto col portarmi in quelle Parti per cercarvi riparo alla mia Fortuna, d' eseguire un' idea che già da moltissimo tempo nutrisco, senza averla potuta compire per mancanza di Persone da potermi compromettere. Le cognizioni, che mi sono acquistate del Commercio di quella Penisola, e delle vicinanze, per averlo esercitato Trenta e più anni, mi promettono non solamente un felice esito nella mia Intrapresa, ma anche un vantaggio non indifferente per Chi vorrà Graziarmi della sua Confidenza e Riccorenza. [...] per mettermi al Coperto d' ogni avaria, [...] come mi è già succeduto l'Anno 1772, con l'arresto ingiusto d' un mio agente, come risulta da Firmano alli Giudici di

Patrasso, ottenuto per mezzo del J.B. barone di Thugut, allora Internunzio Imperiale alla Porta Ottomana, e per esser in grado di negoziare con più facilità e decoro, bramarei di vedermi decorato della Veste Onorifica di Ces.° Reg.° Console di quel Regno sul Golfo di Lepanto, Missologni e Arta: a qual effetto occorendomi un Attestato di questo Spettabile Corpo Mercantile, suplico umilmente Le Signorie Loro di volermene Graziare d' un favorevole per poterne far l'uso competente, ove s' aspetta. [...] e se mi sortirà l'intento, oso assicurarle tutto lo Zelo possibile in vantaggio di Chiunque di questo Spettabile Corpo potesse mai avere qualch' interesse in quelle Parti, rassegnandomi con la più perfetta Stima.

Nei documenti pervenuti, relativi alla corrispondenza con l'Internunziatura austriaca a Costantinopoli, sussiste un vuoto di notizie che abbraccia un periodo di ben quattro anni; l'ultimo dispaccio, infatti, che rinveniamo nell'incartamento studiato è del 16 aprile 1788 ⁽⁷⁷⁾. Nonostante la mancanza di informazioni per tale lasso di tempo, gli elementi che ci fornisce il suddetto rapporto sono essenziali al fine di comprendere l'evoluzione delle relazioni politiche e commerciali fra l'Impero austriaco e quello ottomano. Nel dispaccio proveniente da Costantinopoli, inviato alla Cancelleria di Stato, quindi al Governo triestino ed, infine,

⁽⁷⁷⁾ AST, DB, serie VI, busta 4 / 291.

“partecipato alla Deputazione di Borsa per notizia e norma di questo Corpo Mercantile”, si evince che i due imperi stavano vivendo un momento di forte tensione, ma allo stesso tempo emerge una componente di collaborazione nel lasciare vicendevolmente libertà di espatriare ai cittadini presenti nel territorio straniero. In esso, infatti, si informava che la Porta Ottomana aveva permesso, “nella più cortese maniera, la libera partenza” da Costantinopoli del Regio Internunzio, di tutto il personale di quella delegazione e dei sudditi austriaci, intenzionati ad andarsene. Ai sudditi imperiali, invece, costretti a trattenersi nel Dominio ottomano al fine di ultimare i loro affari, era stata offerta tutta la possibile assistenza dall’Ambasciatore della Corte di Francia a Costantinopoli e dai consoli e vice consoli francesi negli altri porti del Levante.

A seguito di tali notizie, il Governo deliberava la “libera partenza” da Trieste, di quei sudditi turchi che fossero stati intenzionati a rimpatriare e concedeva loro, “per adempiere la reciprocanza”, ogni possibile assistenza, sempre ch  non si fosse ravvisata la necessit  di trattenerli per ragioni di debiti o per altri rilevanti motivi.

2.5- LA CORRISPONDENZA DALLA RUSSIA.

Questo Impero di enormi proporzioni possedeva una notevole vastità di risorse sia agricole che minerarie. Si trattava, inoltre, di un Paese che, dal punto di vista economico e politico, aveva assistito, nella prima metà del Settecento, alla propria ascesa al rango di grande potenza militare e al proprio ingresso, a pieno titolo, nei giochi delle alleanze e nei calcoli delle diplomazie europee. Nella seconda metà del secolo, sotto la guida di una sovrana "illuminata", la zarina Caterina II, la Russia si aprì all'influenza della cultura europea ed ai mercati internazionali.

Si trattava, quindi, di un Paese che costituiva un bacino importante d' esportazione per i prodotti dei Paesi europei ed un mercato d' importazione economicamente molto allettante, tanto da spingere l'Impero asburgico e gli altri Stati d' Europa a voler concludere, con la Russia appunto, trattati commerciali che potessero garantire sicuri vantaggi economici. Ma, soprattutto, vi era la volontà di assicurarsi vie percorribili per i traffici, senza sostenere dazi troppo elevati, vista la considerevole estensione dell'Impero russo, in seguito anche alle annessioni degli anni 1772 e, poi, del 1793 e 1795, e l'inevitabile, quindi, esigenza degli Stati europei di attraversare questi domini nelle rotte commerciali, sia fluviali che terrestri.

Il 3 aprile 1783, viene comunicato alla Deputazione di Borsa la nomina, a Console generale nell'Impero delle Russie, di Enrico

Cristofalo Stender ⁽⁷⁸⁾.

E' del 2 giugno 1783 ⁽⁷⁹⁾, la trasmissione alla Deputazione, da parte di detto console a Pietroburgo, di una relazione scritta in francese, inerente la nuova tariffa mudale per tutti i generi importati ed esportati dall'emporio delle Russie e contenente le copie degli editti della Corte russa sulla libera esportazione della "polvere di schioppo" e di diverse qualità di granaglie. Ciò che a noi perviene di questi editti è un documento a stampa contenente tre articoli, disciplinanti i rapporti che sarebbero scaturiti da un' eventuale stipula di un trattato di commercio con la Russia.

L'articolo 35 recita così:

⁽⁷⁸⁾ AST, DB, serie VI, busta 2 / 39.

⁽⁷⁹⁾ AST, DB, serieVI, busta 2 / 54.

Se la pace fra le due potenze contraenti fosse rotta [...], non si arresteranno le persone, né verranno confiscate le navi ed i beni ai sudditi, ma verrà concesso loro l'intervallo di almeno un anno per vendere, smerciare o traslocare i loro effetti, e per recarsi dovunque riterranno opportuno, avendo però pagato prima i loro eventuali debiti.

L'articolo 36, invece, è inerente la durata dell'accordo:

Il presente trattato durerà dodici anni, e tutto ciò che vi si trova stabilito dovrà essere invariabilmente osservato durante quell'intervallo ed eseguito in tutto il suo contenuto; spetterà ovviamente a discrezione delle due Alte Parti contraenti accordarsi sulla proroga del suddetto trattato, prima della sua scadenza.

L'articolo 37, infine, stabilisce:

Le due Alte Parti contraenti s' impegnano a ratificare il seguente trattato di commercio, si procederà, secondo le forme prescritte, allo scambio degli strumenti di ratifica entro sei settimane dal giorno della firma, o se possibile prima ancora.

Ciò che con questi atti, quindi, si cercava di fare era regolamentare i rapporti commerciali con gli altri Paesi, in vista, altresì, di imminenti accordi economici che la Russia stava definendo.

A tale proposito, ricordiamo il citato rapporto della Deputazione di

Borsa di Trieste ⁽⁸⁰⁾, in cui si informa dell'avvenuto accordo fra Venezia e Russia, che prevedeva l'esenzione di quest' ultima dalla nuova gabella ed abilitava i suoi bastimenti a caricare uva passa nei domini veneti, per trasportarla, poi, fino al Mar Nero.

Questo mare, sul quale si affacciava sia l'Impero russo che quello ottomano, era un punto strategico fondamentale per i traffici verso il Levante e per quelli che, al contrario, attraverso il trasporto fluviale del Danubio, del Dnestr e del Dnepr, si dirigevano in Russia, per poi diramarsi all'interno dell'impero asburgico .

Il 28 novembre 1784 ⁽⁸¹⁾, il console a Pietrburgo, Stender, trasmise un rapporto, questa volta scritto in lingua tedesca, relativo al commercio che ha luogo a Cherson, città situata alle foci del Dnepr, sul Mar Nero. Nella relazione Stender spiegava come la lontananza di quei luoghi dal confine turco e la presenza di un cospicuo numero di truppe, attorno a Cherson, non avrebbero dovuto far temere assalti ed avanzamenti dell'impero ottomano. Tutte le navi, inoltre, protette dalla bandiera russa, avrebbero potuto passare per Oczakow (verosimilmente Ochakov, oggi Ochakiv, sul Mar Nero, fra Odessa e Cherson) , senza esser sottoposte a visita e senza la minima sosta. Coloro che esercitavano, qui, il commercio, informa il console a Pietroburgo, erano Antoine Freres e Sauron & C., Willeshoren & C., la vedova Bernhard & C., Olivieri – Boucher & Marck ed alcune altre case russe e greche. Si aggiungeva, però, che sino al momento in cui si

⁽⁸⁰⁾ Cfr. nota 46.

⁽⁸¹⁾ AST, DB, serie VI, busta 3 / 222.

scriveva, non era ancora stato spedito alcun prodotto russo negli Stati austriaci e, poiché l'Ungheria e l'Austria, come anche le rimanenti provincie imperiali possedevano gli stessi prodotti della Russia, era noto che, da questa terra, la loro esportazione non poteva avvenire. I russi, invece, avevano necessità di importare i prodotti austriaci, come ad esempio telerie di ogni genere, manufatti della seta, lino di battista ed altri tipi di lino, cappelli, vini, vetro, ogni sorta di falci, ferrarecce fabbricate in Stiria, cotone, generi di lana e quasi tutti quei prodotti che si trovavano in Ungheria. Il console Stender sostiene che la Russia, fino a quel momento, aveva importato solo farina e molti tipi di frutti, fra cui *bacailen*, limoni, fichi, arance e mele, mentre il mercante esperto, a suo parere, avrebbe dovuto sapere che i prodotti russi erano molto richiesti nei porti del Mediterraneo. Il libero transito dei Dardanelli, inoltre, poteva offrire un nuovo orizzonte da esplorare ed, essendo quasi tutti i prodotti russi necessari alle popolazioni affacciate su quel Mare, ciò avrebbe dovuto rendere "cento volte in più" rispetto agli introiti che si ottenevano con le politiche commerciali adottate fino a quel momento ; questo sempre ch'è ci si proponesse di limitare notevolmente il traffico con la Turchia.

In seguito, il console, nella sua relazione, dai suggerimenti sulle politiche commerciali, passa ad un ragguaglio sulle capacità e possibilità del commercio russo, in termini di tipo di imbarcazioni, di peso del carico che queste potevano sopportare e di infrastrutture presenti a Pietroburgo e necessarie ai mercanti,

sudditi austriaci, che avessero voluto addentrarsi in questi luoghi con i loro traffici. Le navi ordinarie, quindi, che venivano utilizzate dalla Russia erano saicchi, brigantini, sciabecchi e fregate che potevano sostenere un carico di 2, 3, 4, 5 fino a 6 mila cantari. Sulle banchine del porto di Pietroburgo non erano disponibili che pochi magazzini, anche se molti si sarebbero potuti ricavare nelle taverne o facendoli costruire in pietra. Il pagamento delle merci qui importate, delucida sempre il console, avveniva secondo le circostanze e secondo la misura adottata; merci deperibili si pagavano in contanti, altre meno deteriorabili si davano a credito a 3, 6, 9, 12 mesi. In questi casi per non essere surclassati, era necessaria, da parte dei mercanti, una profonda conoscenza della piazza, ; e lo era, altresì, nel caso di acquisto, poiché, spesso, si dovevano dare anticipi sulle spedizioni future. I traffici a Cherson, secondo Stender, erano alimentati ancora da pochi spedizionieri, perché la città aveva da poco iniziato ad essere una piazza di commercio e venivano trasportati pochi beni, al di fuori dei frutti. Ma con lo sviluppo del commercio a Cherson, sosteneva il console, gli spedizionieri sarebbero affluiti numerosi e se ne sarebbero trovati anche alcuni da ingaggiare fino a Mosca.

Oltre che dalla corrispondenza da Pietroburgo, inviata dal console Stender, ho ricavato elementi utili alla mia ricerca, anche dall'esame dell'Osservatore triestino per l'anno 1786.

Relativamente al mio campo d'indagine, mi sono servita, quasi esclusivamente, della rubrica sul commercio, dove, a proposito

della Russia, ho rinvenuto un estratto, inviato da Vienna e datato 8 gennaio 1786, contenente una parte dei quaranta articoli del trattato di commercio concluso per dodici anni fra la Corte asburgica e quella russa ⁽⁸²⁾.

Ne riprodurrò, qui di seguito, quelli che ho ritenuto i più significativi:

⁽⁸²⁾ AST, *Osservatore triestino*, sabato 14 gennaio 1786.

I - I sudditi dell'Imperatore e Re pagheranno alle dogane in tutto l'Impero russo, fuorchè a Riga, i diritti come gl'inglesi in moneta di Russia, a 125 copeks per scudo.

II - I vini ordinari d' Ungheria non saranno sottoposti che a 4 rubli e 50 copeks di diritto d' ingresso per ogni tonnellata ma quelli di Tokai a 9 rubli.

III- Ne Porti de' Cherson sul Nieper, a Sebastopoli in Tauride, i sudditi austriaci non pagheranno maggiori diritti di quelli che pagano i Russi.

IV- Fissati vengono nel duodecimo articolo i principi della neutralità armata, que' medesimi che sono stati ammessi da più corti durante l'ultima guerra.

V- Accorda l'articolo 24 ai sudditi austriaci la permissione di costruire o comprare delle case a Pietroburgo, Mosca, Arcangelo, Sebastopoli e Theodofia, con l'assicurazione di non venir mai obbligati ad alloggiarvi le truppe .

VI - Le porcellane fabbricate in Austria goderanno di un diritto esclusivo in Russia, le cui pelliccerie etc... in ricompensa goderanno delle facilità grandissime nelle dogane austriache.

VII- I Russi avranno ugualmente la facoltà di costruire e comprare caffè e di stabilirsi in Vienna, Presburgo, Temeswar, Lemberg, Brody e Trieste, e saranno similmente esenti di dar quartiere al militare.

VIII- Non sarà esatto per le produzioni russe e cinesi provenienti negli Stati dell'Imperatore da' parti di Cherson, Sebastopoli e Theodofia, che la quarta parte dei dazi che sonosi esatti fin ora.

IX - Potranno i Russi liberamente e senza alcun dazio, importare le mercanzie loro ne' pubblici magazzini d' Ostenda e Nieuport, depositarvele e trasportarle più lontano. Il cuoio dei Russi importato negli Stati austriaci, sarà sottoposto ad un dazio di fiorinini 6, carantani 40 per quintale, e le pelliccerie ad un dazio del 10 %, etc...

X - Nel caso che vi fossero navi russe forzate (sia per motivo di tempesta, sia per l'inseguimento di un corsaro o pirata, sia infine per ogni altro avvenimento) a cercare rifugio in qualche porto de' paesi ereditari, vogliamo, che sia permesso di farvele racconciare; che siano provvedute di quanto abbisognassero; e che possano partire dinuovo a far vela senza veruno impedimento; proibendo espressamente agl'impiegati delle dogane ne' nostri porti di fare in simili casi alle dette navi alcuna visita o ricerca, o esigere pagamento di diritti, sotto la condizione però, che non potrà esser scaricato niente del loro carico, né venir poste in vendita le loro mercanzie, e che inoltre si conformino e sottomettano in tutto alle leggi, ordini, ed usi stabiliti. [...].

XI- Convinti viemaggiormente del vantaggio e dell'oggetto

salutare de' principi, che durante l'ultima guerra di mare abbiamo adottati unanimemente con Sua Maestà l'Imperatrice di tutte le Russie rapporto al sistema di una neutralità armata, siamo costantemente determinati non solo di porgere la più seria attenzione, acciocchè essa neutralità armata scrupolosamente e generalmente sia osservata, ma vogliamo eziandio osservarla e farla osservare verso tutti i sudditi di Sua Maestà l'Imperatrice di Russia. Se accadesse, che in appresso ci trovassimo in guerra con altri Stati, è nostra volontà, che perciò il negozio ed il commercio, liberi tra questi Stati ed i sudditi russiani, non sieno altrimenti interrotti. Vogliamo anzi, che in tutti gli accennati casi siano loro accordati i vantaggi specificati ne' seguenti quattro principali punti, cioè: 1mo. Ciascuna nave potrà liberamente navigare di porto in porto, e far vela per le coste delle nazioni in guerra. 2do. Tutti gli effetti de' sudditi di una Potenza in guerra, potranno e dovranno essere liberi sopra vascelli neutrali, eccettuate solamente le cose di contrabbando. 3zo: Per determinare ciò che devesi intendere per una piazza marittima bloccata, nessuna piazza potrà essere riputata ed appellata bloccata, se non se allorquando i vascelli della Potenza che la farà attaccare, si troveranno in una tale prossimità , ed in una tale disposizione e situazione, che l'entrata in quel porto sia esposta ad un

evidente pericolo. 4to: non potrà giammai essere alcuna nave neutrale trattenuta ed arrestata che per motivi assolutamente giusti e fondati sopra pubblici fatti. In questo caso deve essere il giudizio reso senza alcun ritardo; la processura a tal'uopo sempre uniforme, pronta e conforme alle leggi, e non solamente deve essere la conveniente indenizzazione giudicata per coloro che senza loro fallo ne ànno sofferta qualche perdita; ma si dovrà eziandio dare una piena ed intera soddisfazione alla nazione, la cui bandiera sarà stata insultata.

XII- Tutti i Consoli stabiliti da Sua Maestà l'Imperatrice di Russia ne' nostri paesi ereditari per vantaggio de' suoi sudditi commercianti, vi goderanno generalmente in tutte le occasioni il favore delle leggi; e sebbene non sia loro permesso di esercitarvi alcuna specie di giurisdizione, potranno essere ciò non di meno scelti e presi volontariamente dalle parti per Giudici arbitri delle loro differenze: ben inteso però, che resterà sempre libero alle stesse parti d' indirizzarsi con preferenza a' nostri Tribunali, a' quali nel rimanente saranno i detti Consoli subordinati, avuto riguardo a tutti i loro particolari interessi.

Nell'Osservatore triestino del 4 febbraio, è presente un articolo, basato su notizie inviate da Varsavia il 18 dicembre dell'anno

precedente ⁽⁸³⁾, riguardante la riconsiderazione dell'ordine regio, che prevedeva il blocco dell'esportazione dei grani, fuori della Polonia, per le difficoltà incontrate ad eseguire tale disposizione.

L'articolo, poi, si sofferma sul Trattato di commercio conclusosi fra le due corti imperiali, quella austriaca e quella russa, precedentemente citato, sostenendo che tale accordo e le libertà che ne scaturivano, nel commercio fra i sudditi russi e quelli dell'impero ottomano, rendevano la navigazione del Dniester "più interessante". Fino a quel momento, infatti, tale fiume era considerato poco navigabile e la strada, che attraversava quei luoghi, altrettanto pericolosa; ma le ricerche effettuate a tal proposito, avevano prodotto dei margini di speranza. A conferma di tale posizione, si legge nell'articolo, vi era la testimonianza di Ahrens, vice console di Vienna a Cherson, il quale aveva esaminata la possibilità di navigare sopra detto fiume ed era stato incaricato di verificare l'attendibilità di una relazione sul medesimo oggetto, svolta da Schultz, Consigliere di commercio dell'Imperatore. Ahrens e Schultz effettuarono assieme una spedizione, recandosi, così, ad esaminare numerosi luoghi, lungo il letto del fiume Dniester, ritenuti, un tempo, molto pericolosi: essi stabilirono che gli ostacoli si sarebbero potuti aggirare, utilizzando un tipo particolare di bastimenti.

Ciò che spicca, nella lettura dei fogli di questo giornale, è la rilevanza particolare, data dalle cronache, al commercio russo.

⁽⁸³⁾ AST, *Osservatore triestino*, 4 febbraio 1786, pp. 62-63.

Probabilmente questo interesse è motivato dal fatto che proprio in tale anno la Russia aveva stipulato l'importante trattato, cui già si è accennato, con l'Impero austriaco e si preparava a concluderne ulteriori con altre potenze commerciali europee. Si tratta, quindi, di un'annata particolarmente favorevole all'apertura ed allo sviluppo dei traffici russi alla volta dell'Occidente e del Levante. Tale congiuntura avrebbe alimentato, altresì, il commercio austriaco e serviva, perciò, informare il corpo mercantile e tutti quei sudditi che avrebbero voluto trarne vantaggio delle grandi opportunità che il mercato russo poteva offrire.

Un ulteriore articolo, riportato sull'Osservatore triestino, contribuisce a fornire dati interessanti sulle potenzialità del commercio dell'ampio territorio russo ⁽⁸⁴⁾. Lo scritto, che esordisce riportando provenienza e data, "Dall'Ungheria, 20 giugno", informa, fra le varie notizie, della crescita del commercio lungo il Danubio, sino al Mar Nero. Tale commercio si snodava attraverso due tratte: tutte le settimane partivano da Vienna per Semlino (Belgrado) navi della portata di 3000 e 4000 centinaia, cariche di vetrami, ferramenta, panni, chincaglierie, etc..., che passavano poi a Galacz (Galati, oggi Romania), dove tutte queste mercanzie venivano caricate su bastimenti marittimi che qui giungevano dal Mar Nero. Lo scalo di Galacz, un porto da sempre molto sfruttato dai turchi, era assai comodo e profondo, si legge nell'articolo, e quindi adatto non solo all'uso dei bastimenti mercantili, ma pure all'attracco

⁽⁸⁴⁾ AST, O. T., 15 luglio 1786, p. 373.

delle navi da guerra. In direzione di Galacz si stavano muovendo due navi con bandiera russa; una proveniente da Vienna, l'altra in fase di carico a Petervaradin (oggi sobborgo di Novisad, in Serbia), ambedue con falci e altri simili generi a bordo, i quali trasportati a Galacz, sarebbero stati, poi, caricati su due brigantini russi, uno con destinazione Teodofia (città della Crimea orientale sul Mar Nero), l'altro Tangarock (Taganrog) nel Mar di Azow; da qui risalendo il fiume Tanai, che poi confluiva nel Volga, il brigantino sarebbe giunto al Mar Caspio.

Attraverso la lettura degli articoli dell'Osservatore triestino, ci perviene, nettamente, il quadro di un' Europa per la gran parte collegata, nelle sue varie parti, da una rete fluviale piuttosto articolata. Su tale argomento, o meglio sulle potenzialità, spesso inesprese secondo alcuni studiosi ed ingegneri del commercio fluviale, si discuteva molto; questo dava vita ad un acceso dibattito inerente i diversi progetti di bonifica o di escavazione di fiumi o la loro deviazione e congiunzione. Un esempio di tutto ciò lo fornisce un articolo dell'Osservatore triestino ⁽⁸⁵⁾, inviato a tale giornale da Strasburgo e datato 1 marzo 1786. Tale scritto è opera di F.J. Maire, "ingegnere, geografo ed idraulico" e si intitola: *Memoria ragionata sopra la circolazione interiore del Commercio negli Stati della Casa d' Austria, per servire di spiegazione alle carte Idrografiche generali e particolari di questi stati; ovvero Piano generale di navigazione da tutti i mari di Europa alla città di Vienna.*

(85) AST, O. T., 13 maggio 1786, p. 248 e segg.

Quest' opera, che assieme alle carte idrografiche corrispondenti, veniva venduta alla Cesarea Regia Stamperia Governiale di Trieste, in cui veniva edito lo stesso Osservatore, fu da alcuni contestata, in quanto considerata un progetto troppo ambizioso e non adatto a superare gli inevitabili limiti ed ostacoli naturali. Così, si esprimeva Francesco Antonio de Steinberg nel confutare un determinato progetto incluso nell'opera di Maire: "[...] sarebbe più facile di tirar l'acqua dal Mare Adriatico nella Sava col mezzo di argini per la riviera dell'Isonzo".

L'autore aggiunge di esser stato spinto a pubblicarla sia dal desiderio "di riuscir utile a qualche zelante patriota nelle sue intraprese", sia dall'entusiasmo provocato in seguito alla riuscita "dell'immortale e gloriosa impresa", consistente nella congiunzione della Vistola al Dnieper, eseguita in Polonia da d' Oginsky.

In ogni caso, nell'introduzione, Maire spiegava come molti avessero tentato di estendere il commercio austriaco, ma che nessuno era riuscito a superare determinati ostacoli. L'autore, così, si esprimeva:

La concorrenza esteriore vuol che si escludano i concorrenti; l'interiore, che si aumentino. La preferenza sopra i concorrenti si acquista con la buona qualità delle merci e col buon mercato. Perverrà l'industria a questi due fini, minorandosi le spese de' trasporti. Se di più provincie, che abbondano di una produzione, una sola

abbia la facilità del trasporto per acqua, una sola guadagnerà, le altre languiranno. [...] la nazione austriaca diverrebbe il granaio del mondo. [...] Ma il commercio del Mar Nero per l'unica strada del Danubio sarà sempre precario, e per il lungo tragitto, scogli, cataratte, e perdita sul cambio della moneta, sarà dispendioso e dannoso. Le spese poi di trasporto enormi e varianti aumentano il prezzo dell'importazione. Il vantaggio di vendere per quella parte le mercanzie alla Russia è momentaneo: la Russia ricca di agricoltori, fabbricatori, marineria, e navi si porrà presto in istato di vendere ad altri a lieve prezzo, ciò che ora compra a caro. Al contrario, aprendosi i canali interni, che si propongono in quest' opera, aprirebbesi la comunicazione dal centro della monarchia co' mari Adriatico, di Allemagna, e Baltico. I Russi che già congiungono la Duna al Dnieper, congiungerebboni a' canali austriaci, per i quali potrebber pervenire loro le merci dal Mare Adriatico; ed ecco, che se ora per il commercio del Mar Nero per il Danubio, è obbligata la corte di Vienna a cercare l'alleanza della Russia, obbligata sarebbe nel predetto caso la Russia a cercare quella di Vienna, e di cederle in concorrenza. Il commercio che fa l'Austria in Levante, corre il rischio di venir pregiudicato, se non estinto, per la recente comunicazione aperta in Polonia fra il Dnieper e

la Vistola, e tra la Vistola e l'Oder, congiunto già con l'Elba. La Casa d' Austria può render vana cotesta comunicazione congiungendo, secondo il Piano di quest' opera, il Niester al Poprad, ed il Poprad al Waag, che entra nel Danubio, capace quest' ultimo di aver comunicazione con tutti i mari di Europa.

L'opera piuttosto ambiziosa di Maire, che ha come presupposto la centralità di Vienna all'interno della monarchia austriaca, destina la capitale dell'impero a porto franco ed emporio universale, attraverso l'apertura di canali, adibiti al trasporto di prodotti e manufatti. Per meglio comprendere la portata di questo progetto, si citano, qui di seguito, solo alcuni dei numerosi canali previsti dallo studio di Maire: il canale da Port- Re a Vienna; il canale da Vienna al Niester, per la Galizia; il canale da Trieste a Praga, attraverso la congiunzione del mare con la Sava, della Sava col Dravo, del Dravo con la Mura, della Mura con l'Aniso, del Danubio con la Moldava; il canale dall'Elba al Meno; il canale dalla Valacchia a Vienna; il canale da Vienna al Niester; il canale da Clagenfurt al lago di Como, per il paese dei Grigioni; la congiunzione dell'Inn con l'Adige tra Innsbruck e Bressanone, mediante l'Eisach e la Silla.

L'Impero austriaco non era, però, l'unico Stato interessato ad improntare una politica estera mirante a sviluppare i rapporti commerciali con la Russia. Infatti, sull'Osservatore del maggio

1786 ⁽⁸⁶⁾, leggiamo a questo proposito alcune notizie provenienti da Londra. Nell'articolo si scrive che la corte inglese aveva ricevuto, in data 25 aprile, "delle lettere importanti dalla Reggenza di Annover intorno gli affari di Allemagna, ed altre dal sig. Fitzherbert, ministro del Re presso l'Imperatrice di Russia". Si aggiungeva che queste ultime fornivano vari particolari sul trattato di commercio che si stava stipulando fra la Russia e l'Inghilterra e di cui non rimanevano da regolare che pochi articoli, che esigevano più approfonditi chiarimenti tra i rispettivi ministri, al fine di rendere i mutui vantaggi, che ne derivavano, solidi e durevoli per i sudditi delle due Nazioni.

Nel successivo numero dell'Osservatore triestino ⁽⁸⁷⁾, si legge un articolo inerente notizie provenienti da Londra, che informavano sull'avvenuta conclusione del trattato di commercio tra la Francia e la Russia in base al quale gli articoli di manifattura francese, fra cui le stoffe, avrebbero goduto negli Stati russi di una forte agevolazione; ciò avrebbe nociuto, essenzialmente, alle stoffe d'Inghilterra, che erano state sino a quel momento decisamente anteposte alle altre.

⁽⁸⁶⁾ AST, *O.T.*, 27 maggio 1786, p. 280.

⁽⁸⁷⁾ AST, *O.T.*, 10 giugno 1786.

2.6- LA CORRISPONDENZA DA LISBONA.

Un'altra potenza europea che, in questi anni, si affaccia insistentemente sulla scena dei mercati europei ed internazionali è il Portogallo, i cui bastimenti seguono le rotte del Mar Baltico alla volta delle città anseatiche, quelle del Mediterraneo, spingendosi nell'Africa, e poi quelle atlantiche sino ai mercati dell'Asia e dell'America.

Il 29 gennaio 1783, viene trasmesso alla Deputazione di Borsa, dal Regio Governo a Trieste, un rapporto scritto in francese, del console imperiale a Lisbona, François Xavier Stocqueler, sui vantaggi concessi dal Portogallo ai propri bastimenti ⁽⁸⁸⁾. In tale relazione si sosteneva che se da un lato la navigazione imperiale era accresciuta in seguito alla convenzione firmata a Costantinopoli, invece, l'ordinanza emessa dalla corte del Portogallo per promuovere la navigazione portoghese, non avrebbe potuto che nuocere a qualsiasi navigazione straniera diretta verso gli scali del Portogallo. Tale ordinanza stabiliva, infatti, che l'esportazione verso i paesi esteri di tutti gli effetti della produzione dei domini portoghesi, eseguita con bastimenti di proprietà portoghese, avrebbe dovuto ricevere uno sgravio pari alla metà dei dazi, che quegli stessi effetti pagavano come tassa d'entrata alla dogana. Inoltre, il regio decreto statuiva che gli esportatori di merci estere, dirette verso i mercati esteri, avrebbero ricevuto uno sgravio

⁽⁸⁸⁾ AST, DB, serie VI, busta 3 / 123.

del 3 % sui dazi d' entrata; si prescriveva, altresì, che tutte le merci esportate via terra, che avessero già passato una dogana, sarebbero state esenti da tutti i diritti di esportazione, e ciò sarebbe entrato in vigore dal 1 gennaio 1784. Il console Stocqueler commentava queste disposizioni, asserendo che l'ultimo punto, riguardante le agevolazioni per le merci via terra, era riferito esclusivamente alla Spagna, essendo l'unico paese limitrofo. Aggiungeva che la gratifica della metà dei grandi dazi, avrebbe influito molto sulla navigazione delle navi straniere, in quanto la ricompensa, prevista dal regio decreto, era così allettante che si sarebbe preferito caricare su navi portoghesi e ciò avrebbe causato un danno ai bastimenti austriaci. A parere del console era, quindi, necessario escogitare un modo per diminuire il profitto che la Regina del Portogallo aveva concesso ai mercanti che decidevano di esportare su navi di proprietà dei suoi sudditi.

In un successivo rapporto ⁽⁸⁹⁾, comunicato alla Deputazione di Borsa il 20 aprile 1784, il console a Lisbona, ottenute maggiori informazioni, ridimensionava l'entità delle conseguenze paventate nel precedente dispaccio. Egli, infatti, sosteneva non esserci motivi per temere un danno alla navigazione estera, in quanto le gratificazioni promesse dalla dichiarazione non venivano, nella pratica, concesse. Ad ulteriore conferma di ciò, veniva rammentato che zuccheri, cuoi e tabacchi non erano inclusi fra i prodotti per i quali si poteva godere delle agevolazioni, previste dal trono

⁽⁸⁹⁾ AST, *DB, serie VI*, busta 3 / 155.

portoghese, rimanendo, così, nel novero dei beni privilegiati solamente pochi e non rilevanti generi, compresi quelli che il Portogallo esportava in Brasile, dove, invece, alle altre navi era proibito trasportarli. Da ciò derivava che la navigazione austriaca non avrebbe dovuto temere conseguenze dannose per i propri traffici.

In seguito alle deliberazioni della corte del Portogallo, che provocavano preoccupazione fra gli altri Stati europei per i possibili risvolti sui traffici commerciali, la corrispondenza del console Stocqueler a Lisbona, svolgeva una funzione rilevante nel ristabilire i giusti equilibri nei rapporti fra l'Impero asburgico e la corte del Portogallo. Alla notizia, infatti, che il trono portoghese aveva deliberato la costruzione di una fortezza all'imboccatura del fiume di Cabinga, sopra la costa dell'Africa, il Governo imperiale era pronto ad intervenire, se la situazione l'avesse richiesto. Il console a Lisbona, invece, procurò le corrette informazioni sul caso con una relazione pervenuta alla Deputazione il 26 maggio 1784 ⁽⁹⁰⁾, nella quale sosteneva che la suddetta fortezza non avrebbe avuto "l'effetto di restringere il commercio dell'esportazione dei negri", politica che, invece, veniva praticata da altre nazioni, per rendere tale traffico esclusivo, ma avrebbe teso ad assicurare il possesso territoriale di Royarince del Congo, così com'era stabilito in un antico diritto.

Oltre alle informazioni raccolte nei dispacci del console Stocqueler,

⁽⁹⁰⁾ AST, *DB*, serie VI, busta 3 / 169.

il fondo della Deputazione di Borsa ci fornisce notizie utili a conoscere i traffici del Portogallo ed i relativi rapporti commerciali con l'Impero austriaco, anche, attraverso la corrispondenza di altri personaggi della scena politica ed economica dell'epoca. Nel carteggio si è, infatti, rinvenuta una lunga relazione, scritta in francese, dal Cavaliere de Lebzelttern, ministro a Lisbona, indirizzata al Conte Belgioioso, ministro plenipotenziario a Bruxelles, inerente i commerci tra Fiandra austriaca e Portogallo ⁽⁹¹⁾.

Dalle prime righe della lettera si evince l'esistenza, fra i due personaggi, di un rapporto epistolare instaurato da molto tempo, teso a mantenere vive e proficue le relazioni commerciali fra i due paesi. Successivamente, viene fatto dal ministro de Lebzelttern un *excursus* sulla storia passata del colonialismo portoghese e sui motivi del declino di questo florido impero commerciale.

Egli spiega come il Portogallo, per l'eccellenza del suo clima e per la fertilità del suo territorio, non solo soddisfaceva i propri bisogni, ma anche forniva svariate derrate all'estero. La sua situazione vantaggiosa in seno all'Europa, le vaste conquiste in India, le scoperte nel nuovo mondo, le miniere d'oro e di diamanti, avevano accresciuto notevolmente il suo commercio e le sue ricchezze, rendendo questo paese uno degli stati più floridi d'Europa. La combinazione, però, continuava il ministro, di tutti questi vantaggi non fù ben gestita e ciò determinò il suo declino. La facilità con cui

⁽⁹¹⁾ AST, DB, serie VI, busta 3 / 175.

i Portoghesi si arricchirono con i loro viaggi in Asia, in Africa ed in America, li condusse ad abbandonare completamente l'agricoltura e le arti; il Portogallo, così, precipitò, senza accorgersene, in un impoverimento che lo rese presto dipendente dagli stati esteri per ciò che riguardava i principali generi di sussistenza. Il ministro aggiungeva nella lettera di non volersi soffermare sulle ragioni politiche che portarono il Portogallo sotto la completa dipendenza dell'Inghilterra, né dei mezzi, a cui quest' ultima ricorse per appropriarsi della maggior parte delle ricchezze del Portogallo sia nella madre patria, sia nei possedimenti in Brasile. Citatva, però, solamente il famoso Atto di Navigazione della corona inglese, con cui Cromwel diede il colpo di grazia al commercio dei Portoghesi con l'estero, limitandoli ai traffici con le proprie colonie. Tale era lo stato precario del commercio in Portogallo, quando il marchese di Pombal prese le redini del governo. Tale ministro, nelle parole di de Lebzeltern, sapendo bene che le immense importazioni inglesi, di molto superiori alle loro esportazioni, avrebbero causato, gradualmente, la totale rovina della sua patria, fece ogni sforzo per rimediare a questo abuso. Nonostante il tempo limitato ed altre circostanze avverse non gli avessero permesso di perfezionare e consolidare la sua opera, riuscì - secondo il giudizio, avventato, di de Lebzeltern - a risollevarlo il commercio portoghese, tanto da renderlo così considerevole quanto quello di tutte le nazioni estere messe insieme. Così, il ministro continuava la sua dettagliata relazione:

Affinché Sua Eccellenza possa giudicarne con un colpo d'occhio, così come delle vicissitudini che ho provato durante il mio soggiorno qui, allego (n°1) la distinta del numero dei vascelli di tutte le nazioni, che sono entrati nei porti di questo regno dall'anno 1769. E per permetterle una più esatta conoscenza dello stato del commercio inglese con questo regno, quando hanno avuto inizio le controversie con le sue colonie, allego (n°2) il bilancio degli anni 1772 e 1773, che è stato fatto su richiesta del governo della Gran Bretagna. Conservò ancora la sua superiorità nei primi anni della guerra grazie alla protezione che i suoi navigatori trovavano nei numerosi incrociatori che la piccola squadra manteneva in questi mari, quest'ultima avendo impiantato la propria stazione (navale) in questo porto, finché i Borboni non riuscirono a far vietare l'entrata a [...], ai Corsari e ai vascelli da guerra – tranne in caso di pressante bisogno – per mezzo del Decreto di Sua Maestà [...], risalente al mese di settembre 1780.

Questo colpo fu fatale agli Inglesi, la cui bandiera comparve solo più in rarissimi casi e all'occasione dei convogli scortati dai vascelli da guerra. I Francesi avevano cessato di venirci sin dall'inizio dei disordini. Gli Olandesi, subendo sempre azioni di disturbo da parte

degli Inglesi, non erano considerati sicuri. Gli Svedesi e i Veneziani approfittavano della congettura nei limiti permessi dalla loro ristretta navigazione, ed erano impiegati per le spedizioni nel Mediterraneo. I Portoghesi erano quasi sprovvisti di bastimenti adatti al commercio di nolo, e i primi tentativi che furono fatti riuscirono così male per via della lentezza delle loro operazioni e della loro inesperienza nella navigazione del Nord, e la loro bandiera era così poco rispettata, che le assicurazioni sui loro vascelli costavano quasi altrettanto, qui e a Londra, che quelle sui vascelli delle potenze belligeranti. Infine, durante tutta la guerra, non ci fu nessuna bandiera più ricercata della nostra. E, in mancanza di bastimenti, in questo regno eravamo sprovvisti delle cose di prima necessità, mentre i magazzini traboccavano di merci provenienti dalle colonie.

È in quel periodo che avrei desiderato attirare qui le speculazioni dei nostri negozianti. Tutto sembrava favorirli. Avrebbero trovato bastimenti per quasi nulla in Francia, in Spagna e anche in Olanda. Ammetto che sarebbe stato più difficile procurarsi dei marinai. Ma il commercio interrotto presso le nazioni belligeranti ne lascia sempre un gran numero nell'inattività, i quali, non amando il mestiere della guerra, preferiscono prestar servizio sotto una bandiera neutra. Miravamo ad attirarli,

offrendogli una buona paga, e ad incorporarli nella nostra marina naturalizzandoli, e i nostri Fiamminghi si sarebbero dati alla navigazione. Tre anni di esperienza, oltre ai profitti immensi versati nei Paesi Bassi, avrebbero insegnato loro l'economia marittima, e li avrebbero forse messi in condizione di contendere poi agli Olandesi l'incredibile vantaggio di essere i vettori del mare. Un niente sarebbe bastato a far capire loro fino a che punto potevano ambire alla concorrenza nel commercio a nolo. Le dirò di più: questa comunicazione regolare tra Ostenda ed il Portogallo non poteva non dar origine a rapporti diretti di un commercio d'importazione e d'esportazione, se – come affermano i negozianti fiamminghi – possono fornire le merci del Nord a prezzo tanto basso quanto gli Olandesi.

I Portoghesi, per così dire costretti dalle loro necessità e senza essere stati incoraggiati, hanno approfittato da soli di questa congiuntura favorevole. Vedrà nella tabella n°1 quanto la loro navigazione sia aumentata negli ultimi 3 anni della guerra. È la prima volta da tempi memorabili che si vede sventolare la loro bandiera nei porti francesi, inglesi e olandesi; hanno portato loro stessi fino al Mar Baltico le produzioni delle loro colonie, per procurarsi le merci del Nord. Nonostante le prime spedizioni non siano state tutte felici, non hanno smesso di trarne immensi

benefici, il che ha destato in qualche modo l'attenzione di questo governo, che per promuovere questo tipo di navigazione ha appena pubblicato il Decreto accluso (n°3), spedito in data 30 dicembre 1783.

Solo l'esperienza potrà insegnarci se i vantaggi che vi sono concessi ai bastimenti portoghesi bastano a compensare i costi elevati e la lentezza delle loro spedizioni, e a raggiungere lo scopo che ci si propone di farli entrare in concorrenza con le nazioni che operano nel commercio di nolo. Si presume che queste ultime faranno dal canto loro ogni sforzo per conservarsi la preferenza. Ma, intanto, i Portoghesi continuano ad applicarsi. I loro tentativi in America settentrionale non sono stati così fortunati.

Rimane ancora da sapere quale piega prenderà ora il loro commercio, il che dipenderà da diversi avvenimenti, come per esempio dai trattati di commercio che si dice siano intavolati in Spagna e in Francia con l'Inghilterra, nonché dagli accordi di commercio tra la Francia e il Portogallo, che devono essere la conseguenza necessaria dell'adesione di questa la potenza al trattato tra la Spagna e il Portogallo del 1778. È certo che oggi ci si occupa molto di tali accordi, e che non tarderebbero ad essere conclusi senza la pretesa da parte dei Francesi che venga loro concesso di importare le loro merci di lana in

concorrenza con gli Inglesi e gli Olandesi. La Corte di Lisbona non manca di obiettare: che, l'importazione delle merci estere di lana essendo stata rigorosamente proibita nel 1677 su richiesta degli Stati riuniti, ci si era allentati a favore degli Inglesi riguardo a questa proibizione tramite l'articolo II del trattato del 1703, soltanto perché costretti dal bisogno e dalle circostanze; e inoltre sotto l'esplicita condizione che gli Inglesi prendessero in cambio i vini dal Portogallo, e che questi ultimi godessero in Inghilterra del vantaggio di pagare meno dazi di tutti gli altri vini esteri. (obiettare) Che nel 1705 la stessa facoltà era stata concessa agli Olandesi tramite intervento e sollecitazione dell'Inghilterra, ma anche costretti dalle circostanze e sotto condizione di un vantaggio equivalente e reciproco. In realtà non vedo quali siano le produzioni del Portogallo che i Francesi potrebbero prendere in cambio. Ed è evidente che questo commercio sarebbe puramente passivo per il Portogallo.

Qualunque sia la piega che prenderà in Portogallo il commercio delle nazioni di cui ho appena parlato, non mi risulta che possa essere un ostacolo alle speculazioni che i Fiamminghi vorrebbero tentarvi. Sono anzi sempre del parere che un commercio diretto tra i Paesi Bassi austriaci e il Portogallo non possa che essere un vantaggio per loro. Ma per poter giudicare fino a che

punto possa esserlo, bisognerebbe che io avessi maggior conoscenza di quanta ne ho riguardo alla qualità e alla quantità degli articoli che possono fornire ai Portoghesi, e che io sapessi anche quali produzioni del Portogallo e del Brasile i Fiamminghi potrebbero prendere in cambio, e in quale quantità, sia per il proprio consumo, sia per smerciarle altrove.

Sta di fatto che gran parte delle merci del Portogallo e delle sue colonie, che gli Olandesi esportano, passa per la Fiandra, e che prendono anche dalla Fiandra una grande quantità di articoli che portano qui. Di cui esiste una possibilità di commercio diretto, che offre il vantaggio sempre considerevole di ricavare di prima mano, e che la franchigia e la situazione del porto di Ostenda devono necessariamente aumentare, se la sua sicurezza e la comodità della sua navigazione corrispondono alle altre sue qualità. Non rimane quindi che da sapere quale possa essere l'estensione di questo commercio, e da conoscerne le operazioni. È a questo riguardo che darò i chiarimenti che sono giunti a mia conoscenza.

L'Olanda non è più il deposito del commercio del Nord dell'Europa, da quando tutte le nazioni – e oggi anche i portoghesi, come ho detto sopra – traggono loro stesse [...] gli effetti dal Baltico. Vanno oggi a prendere sulle coste di questo mare la canapa, ogni tipo di lino, il ferro,

l'acciaio, il catrame, la pece, assi di abeti di ogni specie, alberi per le navi, grano, segale, tele da vela e pelli di Moscovia. Se i Portoghesi continuano a fare questa navigazione, i depositi di queste merci – tanto in Olanda, quanto a Amburgo o a Ostenda – devono necessariamente scomparire, e verranno utilizzati soltanto nella stagione in cui la navigazione del Baltico è interrotta per via del ghiaccio, o in certe occasioni in cui, questi articoli essendo particolarmente richiesti, li si farebbe arrivare da quelle piazze per averli prima. In un caso o nell'altro, si dovrebbe preferire il porto di Ostenda, la cui navigazione è meno ostacolata di quella del Texel e dell'Elba. Ed ho sempre pensato che a Ostenda dovrebbero esserci dei magazzini ben riforniti, di modo che i bastimenti possano completarvi facilmente il loro carico, senza dover ritardare le loro spedizioni. È in questo modo che gli Olandesi si erano messi in condizione di essere i fattori o speculatori di questo tipo di commercio, e che avevano acquisito la preferenza su tutte le altre nazioni.

L'importazione dell'Olanda consiste in ferro, che qui viene chiamato Verginha, ossia in pezzi lunghi e stretti, in grano, segale, orzo, formaggio, piselli verdi, fagioli

(a) i piselli verdi e i fagioli devono arrivare prima di Natale per avere uno smercio sicuro

olio di lino e ogni tipo di droghe per la pittura, per uso farmaceutico e per le preparazioni chimiche, sciabole, armi da fuoco, polvere da cannone e fucili

(b) arriva pochissima polvere da cannone, da quando la si fabbrica qui e

da quando i dazi hanno raggiunto un prezzo eccessivo drappi di Leyde, di Aix- la- Chapelle, di Vervier, telerie, tralicci, [...], nastri di lana e di filo, diverse merci provenienti dalle manifatture tedesche, chiodi e altri articoli in ferro provenienti dalle fabbriche di [...] e da altre, nonché tutti gli articoli del Nord in generale.

I drappi di lana non possono giungere da Ostenda, perché l'ingresso è concesso soltanto ai drappi di lana fabbricati in Inghilterra e in Olanda, e quel poco che forse giunge qui dalle nostre fabbriche prende (comunque) il nome di drappi olandesi

(c) riceve sempre una mano d'opera in Olanda, di modo che il console portoghese

a Amsterdam possa certificare che sono drappi di Olanda

I fiamminghi non possono nemmeno speculare sulle farine, la cui importazione è generalmente proibita da un Decreto della Regina in data 16 marzo 1783, di cui allego la traduzione (n°4)

Traduzione di questo decreto è stata spedita il 3 giugno 1783 [...]

Ma la Fiandra non può mancare a lungo di avere tutti gli altri articoli, e forse a miglior prezzo, poiché tutte le produzioni e i manufatti dei Paesi Bassi esportati via Ostenda dovrebbero costare meno.

Per gli articoli che entrano da fuori sia in Olanda che nel Brabante, la distanza e le facilità del trasporto devono decidere del luogo attraverso il quale costeranno di meno. Lo stesso principio deve servire da regola per gli articoli di esportazione del Portogallo, sia per il consumo del paese, sia per smerciarli altrove.

Abbiamo visto finora che Ostenda non è abbastanza provvista di merci per completare il carico di diversi vascelli diretti in Portogallo, e che vi scarseggiano in particolare quegli effetti voluminosi che servono a riempire le navi. Se i nostri negozianti avessero abbastanza tralicci e [...], questi articoli particolarmente adatti al riempimento sono di facile smercio in Portogallo, e costituiscono la base dei carichi in Olanda e a Amburgo.

L'esportazione del Portogallo per l'Olanda e la Fiandra consiste in pelli in pelo, legno del Brasile

(a)il legno del Brasile viene dato in affitto a una casa inglese che è l'unica a poterlo vendere.

Ne ha dei magazzini in Inghilterra, in Olanda e in Italia [...] ed è sempre allo stesso prezzo.

cotone, cacao, caffè, zucchero, sale, olio, limoni, arance, tabacco, sommacco, ed alcuni altri articoli di poco conto. Le pelli in pelo hanno avuto più fortuna a Ostenda che qualsiasi altro articolo, il che ha fatto capire ai Portoghesi che la quantità di concerie presenti nei Paesi Bassi avrebbe procurato loro un rapido smercio, e qui l'esportazione per quella via viene già preferita.

Non si può dire altrettanto dello zucchero, o per il fatto che non ci sono abbastanza raffinerie nei Paesi Bassi, oppure perché vi si è più abituati a procurarselo in Francia. Dato che questo articolo costituisce un ramo importante dell'esportazione dei Portoghesi, sarebbe opportuno vedere se fosse possibile prendergliene in cambio.

L'importazione dalla Francia consiste in pelli di vitello dette bianche e di colore per calzature, in carta, tele di Bretagna e ogni altro tipo di biancheria proveniente dalle fabbriche francesi, [...] di Reims, [...], grano, segale, grano turco e ferrarecce. E la sua esportazione consiste in arance, limoni, oli, pelli in pelo e sommacco, il tutto in piccole quantità, ma anche molto cotone.

La nostra vicinanza con la Francia potrebbe forse metterci in condizione di prendere parte a questo ramo del commercio via Ostenda. Se le pelli di vitello dei Paesi bassi fossero tanto buone e a basso prezzo quanto quelle

francesi, sarebbero un articolo considerevole. Senza dubbio la nostra ferramenta non è peggiore né più cara di quella francese. La carta ordinaria bianca e grigia è di grandissimo consumo, e giunge qui dalla Francia e dall'Italia. Non so se le fabbriche di Fiandra sono in grado di fornirla allo stesso prezzo. Queste due qualità (di carta) non giungono mai dall'Olanda. Quest'articolo sarebbe alquanto vantaggioso se usato per riempire le nostre navi. Perché tutti i negozianti concordano nel dire che non ci sono a Ostenda tali oggetti di riempimento, e che le nostre navi, non trovando di che completare i loro carichi, ritardano le loro spedizioni. A Amsterdam, invece, ci sono sempre bastimenti caricati per il Portogallo, e che partono al momento stabilito, anche se il loro carico non è completo, poiché in quel caso compensano con formaggi, con chiodi e con altri oggetti pesanti o voluminosi. Questo metodo va tanto più seguito in quanto i tempi troppo lunghi assorbono tutto il guadagno del nolo, o ne fanno aumentare il prezzo, e possono nuocere alle speculazioni dei negozianti, per i quali è sempre essenziale ricevere le merci entro i limiti fissati al momento dell'ordinazione.

Esaminerò ora gli articoli della lettera del Principe di Starhemberg e risponderò al giudizio che è sembrato esprimesse sulle cause dell'inesistenza di un commercio diretto tra i Paesi Bassi e il Portogallo.

1°) La preponderanza che hanno avuto finora gli Inglesi nel commercio in Portogallo non può essere attribuita ad altro che alla loro situazione, agli incoraggiamenti che hanno ricevuto dal loro governo per la navigazione e per il commercio, nonché ai bisogni del Portogallo. Sarebbe errato supporre che godano qui di favori doganali esclusivi. Non hanno altro privilegio che quello di cui ho parlato prima e che condividono con gli Olandesi, ossia quello di far entrare le loro merci di lana. Per tutto il resto vengono generalmente trattati come tutte le altre nazioni amiche, e come i sudditi stessi di Sua Maestà Imperiale. Le perdite che hanno subito con l'ultima rivoluzione li hanno anche fatti decadere considerevolmente da questa preponderanza. E se i Francesi riescono a ottenere – come credo avverrà – l'introduzione delle loro merci di lana, il commercio degli Inglesi in Portogallo ne soffrirà molto, e non potrà che diventare passivo per loro.

2°) La mancanza di relazioni sufficienti prestabilite tra i negozianti fiamminghi e portoghesi non è una causa dell'inesistenza di un commercio fra loro, e ne è anzi soltanto la conseguenza. Queste relazioni non vengono mai stabilite se non per dei vantaggi reciproci. E non appena si potrà dimostrare agli uni e agli altri che è nel loro interesse legarsi, si può essere certi che lo faranno. Si può dire altrettanto dell'inesistenza di una quotazione

del cambio diretta tra Lisbona e Ostenda, di cui i negozianti di qui si lamentano, dicendo che disturba le loro operazioni, obbligandoli a servirsi delle piazze di Londra e di Amsterdam, tanto per le loro consegne quanto per le loro entrate di fondi.

3°) Nel 1782 si è convenuto qui una nuova tariffa doganale, contro la quale tutti i negozianti in generale hanno protestato molto, e mediante la quale i dazi su tutte le merci estere sono notevolmente aumentati. Questo cambiamento si è verificato secondo il seguente principio: la vecchia tariffa era stata convenuta circa duecento anni fa; da allora il prezzo delle cose era aumentato; quindi i dazi dovevano essere aumentati proporzionalmente al valore attuale delle cose. In quest'aumento non si è fatto nessuna distinzione tra gli oggetti di prima necessità e quelli di lusso; e, dato che la maggior parte delle merci provenienti dall'estero appartiene a questa prima specie, sono propenso a credere che il pregiudizio venga arrecato più al consumatore che al negoziante straniero. Ci si comincia già ad accorgere che questo cambiamento non è stato ben disposto, e si è derogato alla nuova tariffa sugli articoli menzionati nella nota allegata n°5, i quali sono stati riportati al vecchio livello.

(n°5) è stata data comunicazione di questa nota il 29

aprile 1783 [...]

In linea di massima, i grossi dazi per le merci estere ammontano al 20% del loro valore attuale, il dono gratuito al 4%, il consolato d'ingresso al 3%. Totale 27%. Tutte le merci che vengono stimate e vendute alla vara pagano inoltre 2% di dazio d'aunaggio. Allego (n°6) una nota dei dazi sugli articoli menzionati in questa lettera. Se questa nota non dovesse essere un chiarimento sufficiente per i nostri negozianti, e se desiderano avere l'intero tariffario, mi impegnerò a procurarmene una copia, nonostante sia alquanto difficile. Aggiungerò intanto che non c'è nessun monopolio da temere da parte dei negozianti per via di determinati accordi ai quali potrebbero giungere con gli impiegati della dogana nel caso di valutazioni arbitrarie, perché il tasso dei dazi è fissato dal tariffario su tutti gli effetti che provengono da fuori, ad eccezione di alcuni, la cui valutazione varia a seconda delle circostanze, essendo nondimeno regolata all'inizio di ogni anno.

4°) Il Principe di Starhemberg ha ovviato perfettamente a tutte le obiezioni che avrei potuto fargli su quest'articolo, relativamente all'estensione troppo limitata del consumo dei Paesi Bassi e della nostra navigazione, presupponendo i vantaggi e i successi del porto franco di Ostenda.

Mi è stato impossibile procurarmi nozioni soddisfacenti riguardo al corso monetario, ai pesi, agli aunaggi e alle misure del Portogallo rispetto a quelli e quelle del Brabante, di cui si ha qui soltanto una conoscenza approssimativa. Per supplire a questa lacuna, allego le tabelle comparative n°7 con la Francia, n°8 con l'Olanda e n°9 con Vienna. Devo notare che ho trovato una grande diversità di opinione tra i consoli e i principali negozianti ai quali mi sono rivolto per procurarmi queste nozioni, ed che ho scelto quelle che si accordano maggiormente con le esperienze fatte. Aggiungerò anche che queste misure non costituiscono in generale una regola fissa in tutto il Regno, e che differiscono da un posto all'altro. Per esempio: 28 a 28,5 moggi di sale di Lisbona corrispondono a un centesimo in Olanda, [...]. E 25 moggi di sale di Setubal fanno un centesimo della stessa misura olandese [...].

In quanto alle nozioni che il Principe di Stahremberg mi chiedeva riguardo alle migliori case di commercio di Lisbona in vista di aperture confidenziali e preliminari, ne fornirò qualcuna più avanti. Ma devo prima rendere note le usanze commerciali del Portogallo.

I negozianti di Lisbona, che mandano solitamente all'estero gli effetti e le merci dell'Asia e dell'America per conto loro via Amsterdam e Amburgo, sono soliti ricevere

dai loro commissionari la metà o il terzo dell'importo delle spedizioni, di cui pagano però l'interesse al 4% fino al totale rientro dei loro fondi. Se gli si offrisse lo stesso sbocco a Ostenda con altrettanto o maggior vantaggio, non metto in dubbio che ne accetterebbero la via. Ma avrebbero anche bisogno di conoscere alcune delle migliori case di Ostenda, dico "migliori" non solo riguardo ai loro capitali, ma anche riguardo alla loro gestione e al loro credito.

Per realizzare il progetto di formare delle società tra i negozianti fiamminghi e portoghesi, bisogna innanzitutto stabilire la sicurezza e l'utilità reciproca, poiché bisogna aspettarsi che i primi, così come gli altri, risponderanno che non ci si associa senza sapere con chi, e senza conoscere il beneficio che si trarrà da tali società; che i Fiamminghi non hanno che da iniziare, e se l'esperienza promette dei vantaggi – tanto nel trarre da Ostenda gli effetti dei Paesi Bassi e del Nord, quanto nel mandarvi le merci del Portogallo, del Brasile e dell'Asia – i Portoghesi si affretteranno non solo ad incaricarli delle loro commissioni d'acquisto e di vendita, ma anche ad associarsi con loro. Al fine quindi di facilitare le misure preventive e confidenziali, propongo le seguenti case, che godono di grande considerazione su questa piazza per via della solidità del loro commercio, della loro intelligenza e

del loro comportamento. A Lisbona: [nomi]. A Porto: [nomi]. A Setubal: [nomi]. A Faro: [nomi].

Riguardo alle speculazioni che i nostri negozianti potrebbero fare su questi due ultimi porti, non ho nulla da aggiungere al mio resoconto del 18 aprile 1780, dato che – come ho già detto – godiamo ovunque in Portogallo della stessa accoglienza e dello stesso trattamento di quello riservato alle nazioni più favorite, e che i presunti favori e le predilezioni concesse agli Inglesi non sussistono.

Dopo questa lunga esposizione Sua Eccellenza potrà giudicare meglio di me quali tentativi fare per instaurare un commercio diretto tra gli Stati ereditari di Sua Maestà l'Imperatore e il Portogallo, quali benefici potrebbero trarne i nostri negozianti, e quale vantaggio ne risulterà per lo Stato. Se si vuole adottarne il progetto e che i nostri Fiamminghi cominciano questo commercio, non dubito che i loro tentativi riescano; soprattutto se si sforzano a risparmiare nei loro armamenti; se a causa di spedizioni lente e ritardate non consumano tutti i benefici in viveri e in paghe per l'equipaggio; se scelgono bene il tipo di merci e la congiuntura favorevole per smerciarle rapidamente; e se hanno cura di formarsi previamente dei crediti in Portogallo, di modo che al loro arrivo i loro bastimenti trovino dei carichi sempre pronti di derrate del

Portogallo, oppure di merci del Brasile o dell'Asia, senza dover aspettare di aver venduto le loro importazioni. Sento che tali tentativi esigerebbero grossi capitali o grandi crediti, e che occorrerebbero nello stesso tempo grandi energie per spingere i nostri negozianti ad affrontare i pericoli di una carriera finora sconosciuta. È quindi compito del governo decidere se questa branca è abbastanza interessante di per sé e se può diventare abbastanza importante da meritare che la si promuova, che la si aiuti, e fino a che punto deve incoraggiarla.

2.7- LA CORRISPONDENZA DALLA SARDEGNA.

Per quanto riguarda i traffici commerciali e le relazioni con l'Isola di Sardegna, all'epoca soggetta al dominio dei Savoia, referente principale della Deputazione di Borsa e della corte di Vienna era il console residente a Cagliari Baille.

Come di consueto anche in questo caso, dal carteggio intessuto con il Console emergono le solite priorità del governo asburgico: stringere alleanze strategiche al fine di agevolare i traffici, ottenere protezione per le proprie rotte commerciali, esenzioni da dazi e gabelle ed agevolazioni quali il diritto di non sottoporre i carichi delle proprie navi ad ispezioni al momento dell'entrata nei porti esteri. Ad esempio, conferma di ciò si ha nell'accordo, firmato il 3

novembre 1783, comunicato il 18 novembre dello stesso mese ⁽⁹²⁾, dal governatore de Brigido alla Deputazione di Borsa, in cui veniva stipulata una Convenzione fra l'Impero austriaco ed i Savoia in base alla quale i bastimenti naviganti, con l'“Augustissimo Paviglione Imperiale” venivano dichiarati esenti ed immuni dal pagamento di dazi o diritti nel passaggio per Villa Franca.

Nelle lettere del console, inoltre, non mancavano le informazioni volte a guidare i mercanti triestini nelle loro politiche commerciali.

A riguardo il 1 marzo 1783 ⁽⁹³⁾, giunse alla Deputazione di Borsa un promemoria del console inerente il commercio attivo e passivo dell'Isola di Sardegna. Egli, nel rapporto, scriveva che la Sardegna costituiva per tutte le nazioni un ottimo rifugio, grazie alla presenza dei suoi porti e dei suoi “ancoratori”. Erano considerati gli attracchi più sicuri, e quindi anche quelli più frequentati, la rada di Cagliari, quella dell'Isola di S. Pietro, il Capo della Frosca, nel Golfo di Oristano e Porto Conte. In tali luoghi solevano ancorarsi anche i bastimenti imperiali, o perché vi approdavano a causa del mal tempo o perché noleggiati per il trasporto di derrate dalla Sardegna. Di seguito il console snocciolava la lista di tutti i prodotti che l'Isola era in grado di offrire all'esportazione del mercante straniero: grano, orzo, fave, fagioli, mandorle, vino, acquavite, aglio, soda per la fabbricazione del sapone, corallo naturale, tonno, maiale salato, pelli di capra, di bove, di montone, di lepore e di coniglio, corna di cervo e di altre specie, legni per la produzione di

⁽⁹²⁾ AST, *DB, serie VI*, busta 2 / 96.

⁽⁹³⁾ AST, *DB, serie VI*, busta 3 / 137.

carta, carnaccia per fare la colla e la miglior specie di sale da esportare al Nord e negli altri paesi. Fra i generi che la Sardegna era costretta ad importare, si legge nel promemoria di Baille, si annoveravano stoffe di lana e di seta, tele, capelli, chincaglierie, ferro, acciaio, rame, stagno, ottone, zucchero, caffè, cacao, carta e drogherie; in buona sostanza quasi tutti generi ordinari e di lusso.

In particolare tra tutte le merci elencate, Baille indicava proprio il sale marino prodotto nelle numerose saline presenti sull'isola come l'articolo più adatto per estendere il commercio austriaco.

L'esportazione del sale sardo era, nelle parole di Baille, un ramo di commercio che l'Impero austriaco avrebbe dovuto al più presto intraprendere e accrescere, soprattutto se si considerava che Svedesi ed Olandesi preferivano il sale di Sardegna a quello di Sicilia, per la sua particolare bontà. L'ampia domanda di detto genere faceva sperare in un commercio ragguardevolmente lucroso. Riguardo ciò il piano del Console prevedeva il trasporto del sale sui bastimenti della città di Trieste, sotto paviglione imperiale per la sicurezza della navigazione contro i Barbareschi e gli ottomani, sale che sarebbe stato condotto sino al Litorale austriaco. Tutto ciò sarebbe dovuto avvenire grazie alla concessione di una privativa da parte dei Savoia alle medesime condizioni vantaggiose già accordate agli Svedesi e che da lì a poco sarebbero state concesse anche agli Olandesi, che avevano affidato la gestione dei loro affari al console di Venezia.

Il progetto di Baille, poi, prevedeva un accordo da stipularsi fra i

mercanti triestini ed i fornitori di sale sardi per un numero non precisato di anni e volto a fissare il costo del nolo per il trasporto – due fiorini di Vienna per salma – ed il prezzo del sale - 1,30 fiorini per la salma per il sale naturale che invece nell'Isola era stimato attorno ai 9 Reali correnti in Sardegna, e 1,75 fiorini la salma per quello artificiale che nell'Isola era solitamente venduto a 10 reali.

Tale accordo con i suddetti prezzi avrebbe significato un ribasso valutato attorno al 6 – 7 % del costo del sale, la possibilità di scegliere le migliori qualità disponibili e il beneficio della franchigia dei diritti di cassa per i bastimenti imperiali che sarebbero venuti a caricare. La privativa sarebbe stata concessa in cambio della promessa, da parte dei mercanti triestini, di acquistare notevoli partite di sale.

Oltre a questo consiglio, il console avanzò altre due proposte sempre finalizzate all'instaurazione di un reciproco e vantaggioso commercio tra l'Impero e la Sardegna: la prima prevedeva l'intercessione del console stesso nei confronti dei Savoia al fine dell'importazione del tabacco ungherese. Questo genere sarebbe stato, così, utilizzato quale merce di scambio con il sale, non solo in Sardegna ma per soddisfare il fabbisogno anche del Piemonte. Tale scambio, naturalmente gestito dal console, avrebbe procurato – sempre nella visione del Baille – vantaggi ai commerci ma anche alle “casse” dei due sovrani che avrebbero, così, conservato le ricchezze all'interno dei propri regni, non essendo necessario alcun pagamento, in moneta, poiché una merce si sarebbe compensata

con l'altra.

L'ultima proposta, invece, era volta a promuovere il traffico del sale anche nel malaugurato caso che non fosse stato possibile avviare le importazioni del tabacco ungherese nei domini dei Savoia. In questo caso si sarebbero dovute sostituire le importazioni effettuate dai mercanti sardi in Svezia – ferro, pece, legname – con prodotti analoghi ma importati dall'Impero per la via di Trieste. Queste merci sarebbero state portate nell'Isola dalle navi provenienti dalla città giuliana e dirette in Sardegna a caricare sale. Non solo, questo avrebbe portato con l'invio anticipato delle navi cariche di simili merci, alla realizzazione di ingenti capitali da investirsi nel traffico del sale.

Non c'è dubbio che a spingere il Console a formulare tali proposte erano, oltre a quelli imperiali, anche i propri interessi personali.

Così, a questa lunga e dettagliata relazione, la Deputazione di Borsa di Trieste rispondeva circa due mesi più tardi, il 7 maggio 1784 ⁽⁹⁴⁾ in modo sostanzialmente dilatatorio. Infatti, essa scrisse di aver valutato le proposte di Baille con molta attenzione, ma che si riservava di sentire il parere del Corpo mercantile triestino, prima di prendere qualsiasi decisione. Riguardo al sale, però, si dava il permesso al Ufficio preposto di acquistare quello di Sardegna, se si fosse ritenuto conveniente il prezzo.

Poi con un rapporto datato 3 luglio 1784 ⁽⁹⁵⁾ e inviato a Cagliari dopo aver sentito il parere del Corpo mercantile, i Deputati triestini

⁽⁹⁴⁾ AST, *DB, serie VI*, busta 3 / 159.

⁽⁹⁵⁾ AST, *DB, serie VI*, busta 3 / 137.

sottolineavano le difficoltà nell'intraprendere una relazione commerciale con la Sardegna, che potesse essere reciprocamente vantaggiosa, poiché – tralasciando il sale, cui evidentemente a Trieste non si era molto interessati – a loro giudizio non vi erano merci in grado di sostenere vantaggiosamente tale linea di traffico. Sostenevano, infatti, che il grano sardo non sarebbe servito all'Italia, in quanto essa lo importava già dagli Stati ereditari e che l'aglio, le mandorle e la soda si procuravano nel Regno di Napoli e nel Levante. La Deputazione, invece, condivideva il parere del console, sulla necessità della Sardegna di importare lana, capelli, chincaglierie ed altri manufatti ordinari e di lusso, ma sosteneva che, essendo questo un paese povero, il consumo di detti generi sarebbe stato, inevitabilmente, limitato. Da ciò derivava che un carico di tali prodotti avrebbe comportato l'investimento di un capitale considerevole da parte della Sardegna, e la Deputazione temeva, come conseguenza, un ricarico sul sale da imbarcare alla volta di Trieste.

2.8- LA CORRISPONDENZA DA NIZZA.

Nizza, appartenente al Principato del Piemonte, era dal 1703 dominio dei Savoia e godeva di una posizione strategica che accrebbe il suo valore, essendo allo stesso tempo sbocco marittimo e custode dei passaggi alpini meridionali. Viveva, principalmente,

di un commercio modesto di transito fra Marsiglia e Genova e tra il mare ed il Piemonte, esportando soprattutto olio d'oliva, legno e cuoio delle montagne. A turbare il regolare svolgimento di questi traffici, però, vi erano i predoni algerini, che si spingevano fino alle coste sarde e corse, costituendo un pericolo anche per la navigazione di questi mari.

Il console austriaco residente a Nizza, era Gioacchino Deandreis. Il suo primo rapporto pervenutoci risale al 28 maggio 1783 ⁽⁹⁶⁾ e riguarda proprio l'armamento allestito dalla Real Corte di Torino di concerto con la Repubblica di Genova per allontanare, dalla costa della Corsica e della Sardegna, cinque bastimenti algerini che avevano predata alcune navi napoletane.

Tale armamento della fregata regia, uscito dal porto di Villa Franca due giorni prima della stesura di detta relazione, era costituito da "450 uomini, 34 cannoni e due altri legni, in più tre galere, una mezza galera ed una barca genovese". Tale dispaccio, di seguito inviato alla Deputazione di Borsa di Trieste, aveva lo scopo di informare il Corpo mercantile sugli eventuali pericoli che si sarebbero potuti incontrare lungo la navigazione di quei mari.

La presenza dei predoni e la conseguente insicurezza dei porti e dei commerci di questi luoghi, spinse l'Impero austriaco ad adottare un provvedimento mirante a ristabilire una situazione di sicurezza. Il 7 febbraio 1784 ⁽⁹⁷⁾, venne comunicato alla Deputazione di Borsa che il conte di Boeüner, ministro presso la corte di Sassonia, era

⁽⁹⁶⁾ AST, DB, serie VI, busta 2 / 52.

⁽⁹⁷⁾ AST, DB, serie VI, busta 3 / 130.

stato incaricato di ordinare al console a Nizza, Deandreis, che nessuno dei “Negozianti Sudditi Imperiali Austriaci” dovesse più pagare il dazio che sino a quel momento era stato esatto dai Principi di Monaco, sempre chè le loro imbarcazioni non fossero entrate in quel porto, ma si fossero limitate a passare solamente all’altura del medesimo.

Tale disposizione mirava a punire i Principi di Monaco colpevoli di aver disatteso ad una loro funzione; infatti, il dazio d’entrata nel porto di Monaco che essi esigevano consisteva in un diritto accordato loro dai “Romani Imperatori Tedeschi” con l’espressa condizione che i “Possessori del Principato” avrebbero dovuto tenere “purgati quei mari dalle infestazioni dei Barbareschi”.

Ma vediamo, ora, quali siano i rapporti commerciali tra questa piazza e Trieste.

Su richiesta della Deputazione di Borsa, l’1 giugno 1784 ⁽⁹⁸⁾, pervenne a Trieste una nota, scritta in francese, del console a Nizza, Deandreis, degli articoli che formavano il commercio di esportazione di quella piazza, come pure di quelli di cui la città necessitava per il consumo interno e che dovevano essere importati dagli Stati esteri. Ancora una volta le informazioni del Console dovevano servire ai mercanti triestini per progettare i propri commerci. Riproduciamo di seguito lo scritto di Deandreis.

⁽⁹⁸⁾ AST, DB, serie VI, busta 3 / 170.

Articoli di nostra produzione:

Primo- Oli d'oliva di ogni qualità: sopraffini, eguaglianti in delicatezza quelli di Aix, città di Aix-en-Provence; fini, superiori a quelli di Oneglia e di Lucca; semifini; comuni e mangiabili; comuni dorati, chiari e lampanti, senza cattivo odore, molto adatti per il Nord, migliori di quelli di Gallipoli; alcuni lavati, ottimi per bruciare e per le fabbriche; altri schiariti al sole.

Il buon raccolto, che si verifica una volta ogni due anni, fruttava tre o quattro milioni di lire francesi. Tali oli venivano consumati in Francia, in Germania, in Svizzera, in Inghilterra, in Olanda, nel Nord ed in America. Non è praticato nessun dazio d'uscita e si possono fare ottime speculazioni nel periodo dei raccolti, che iniziano fra novembre e dicembre e durano fino a maggio, giugno e luglio.

Secondo- Sete grezze adatte per organzini e trame. Il raccolto frutta ogni anno cinque o seicentomila lire francesi e vengono spedite a Lione ed a Londra.

Terzo- Frutti quali arance dolci, limoni, arance amare e altre specie. Le nostre qualità sono più belle e si conservano meglio rispetto a quelle di Mentone e di San Remo. Il raccolto, che si accresce di anno in anno, riesce a produrre attualmente cinque o seimila casse, i due terzi delle quali sono di arance. Gli acquisti si pagano un tot

per ogni cassa di circa 400 frutti.

Quarto- Acciughe salate che vengono preparate molto bene e che si conservano a lungo. Le si mette solitamente in barili da 35 o 60 [...] peso di Nizza; una grande quantità viene smerciata in Francia ed in Inghilterra.

Quinto- Vini rossi molto pregiati, che al terzo anno assumono il profumo del vino Bourgogne e il corpo del Bordeaux, migliorando sino al loro decimo anno. Sopportano lunghi trasporti, anche quello fino alle Indie orientali. Se ne raccoglie ogni anno due o tre mila carichi da 280 [...] peso di Nizza, ossia 100 pinte, misura di Parigi. Vengono spediti in botti o in bottiglie, alla volta della Francia o dell'Inghilterra.

Sesto- Riso e canapa del Piemonte; legni di scotano adatti alla tintura; lane e formaggi di Sardegna; cantaridi del Piemonte; candele di sego; liquori comuni e altri pregiati; essenze e articoli di profumeria.

La possibilità di caricare le nostre navi per l'esportazione di tali prodotti è data dalle relazioni commerciali che manteniamo con Francia ed Inghilterra.

Articoli di nostro consumo:

Primo- Frumento. Quanto ne produce la nostra terra non conta; bisogna procurare ogni anno fonti da cui importarlo, per noi, per le nostre montagne e per i nostri vicini, circa cinquanta o sessantamila carichi. Lo

prendiamo a Trieste, in Sicilia, in Italia e nel Levante, in Piemonte, in Sardegna, in Francia o nel Nord, a seconda dei prezzi. I frumenti del Nord e, particolarmente quelli di Wismar, di Zelanda e simili, sono anche di consumo. Li si preferisce se con piccoli semi vivi, ben nutriti e con meno odore possibile.

Secondo- Segale. Ci occorrono ogni anno quattro o cinquemila carichi per le nostre montagne, abituate a questi semi. Luoghi in cui si apprezza molto la segale del Nord, che presenta bei semi, ben nutriti. Ogni anno, lo smercio inizia a novembre e dura sino a giugno. E' sempre essenziale ricevere le primizie.

Terzo- Trovano smercio anche le avene, le piccole fave e gli orzi.

Quarto- Catrame, alberature per navi e assi per la costruzione di piccoli bastimenti; i ferri, la pece, il lino, le tele da vela, le tele da imballaggio, le vacche russe, la cera e gli oggetti in rame riscontrano a Nizza un certo consumo.

2.9.- LA CORRISPONDENZA CON LA REPUBBLICA DEI TREDICI "CANTONI D' AMERICA".

Il commercio fra Trieste e l'America del Nord si sviluppò sul finire

del Settecento, appena questa conquistò l'indipendenza. Fino ad allora, il rigido protezionismo della madrepatria inglese precludeva agli stati esteri ogni penetrazione commerciale nelle sue colonie d'oltremare. Senza attendere la conclusione del trattato di pace, che fu firmato due anni dopo a Versailles, già nel corso del 1782 due intraprendenti mercanti stabilitisi a Trieste, il fiammingo de Verpoorten ed il serbo Jovo Curtovich, allestirono velieri per avviare il commercio con la nuova repubblica. Nel mese di agosto di quell'anno salpò dal porto la goletta "L'Americano" del de Verpoorten, alla quale poco dopo seguirono altri due velieri carichi di ferro carinziano lavorato, utensili agricoli, carni salate, cera, tessuti di Boemia, acquavite, rosolio e vini giuliani. Tutta questa merce fu inviata sostenendo un forte rischio, in quanto le informazioni sul fabbisogno dell'America giunte sino a quel momento erano piuttosto scarse. Evidentemente, però, le previsioni furono azzeccate poiché de Verpoorten, nei mesi successivi, allestì altri due viaggi.

In seguito alle iniziative occasionali di de Verpoorten e di Curtovich e alla volontà di istituire la "Compagnia di Commercio di Trieste e Fiume", manifestata nel 1783 dal potente commerciante fiammingo Strohlendorf e dai triestini Antonio de Rossetti e Giacomo de Gabbiati per il commercio con l'America, anche il governo centrale comunicò l'intenzione di voler considerare questo nuovo mercato:

"Alli spettabili Signori Deputati di Borsa.

Sua Maestà Reale Imperiale Apostolica, quale non perde di vista

oggetto alcuno, che conferisca all'Incremento del Commercio dei suoi Stati e alla Convenienza, e Prosperità dei suoi Sudditi, si occupa de' mezzi li più opportuni, e li più efficaci per aprire la strada di una reciproca diretta Negoziazione, e Navigazione tra le sue Provincie di Germania e di Fiandra, e la nuova Repubblica de' tredici Cantoni d' America”.

Così esordiva, infatti, il governatore de Brigido, in un rapporto datato 6 aprile 1783 ⁽⁹⁹⁾, scritto in francese, in cui riferiva dei progetti, ideati per sviluppare il commercio con le Americhe, del mercante creolo Roissy, il quale aveva assunto l'impegno di prestare tutta la sua cooperazione al fine di stabilire tale commercio.

Nel fascicolo è presente una lettera, proveniente da Vienna, del 30 marzo 1783, firmata da Kaunitz e indirizzata a de Brigido, che ci permette di chiarire il ruolo e l'identità di Roissy. Egli viveva a Santo Domingo, in America, ed in occasione di un viaggio fatto in Europa per conto proprio, aveva offerto alla Corte di Vienna i propri servizi per agevolare l'apertura di un commercio diretto, fra gli Stati ereditari ed i tredici “Cantoni d' America”.

Kaunitz nell'inviare al Governatore la memoria di Roissy – che per la sua rilevanza riproduciamo più avanti – ne sintetizzava i punti salienti e le richieste avanzate dal proponente, avvisandolo che, in ogni caso, l'Imperatore aveva deciso di accettare la proposta. Per tale motivo, veniva ordinato a de Brigido di esaminare

⁽⁹⁹⁾ AST, *DB*, serie VI, busta 2 / 41.

attentamente lo scritto di Roissy – probabilmente già in viaggio verso il portofranco - e poi, unitamente al corpo mercantile triestino, di riceverlo personalmente una volta fosse giunto in città. In tale occasione si prescriveva al Governatore di ascoltare i consigli sui provvedimenti che la Corte avrebbe dovuto prendere, negli Stati ereditari tedeschi ed in Ungheria, per garantire il successo di quell'impresa.

Inoltre, poichè per gli stessi motivi Roissy doveva recarsi anche a Fiume, si ingiungeva al Governatore di inviare le medesime istruzioni al conte di Mailath, capo del governo in tale città. Da qui Roissy sarebbe partito alla volta di Bruxelles per incontrarsi con il barone de Beelen, sul punto di partire per Filadelfia allo scopo di preparare la strada ad un trattato di commercio che avrebbe potuto orientare e sostenere, sul posto, i mercanti triestini e con il compito di riferire alla Corte degli interventi e dell'operare di Roissy. Kaunitz concludeva, sostenendo essere auspicabile che i negozianti di Trieste si potessero intendere con quelli dei Paesi Bassi, sulle proprie imprese di commercio in America; ciò sarebbe potuto essere facilitato dalla presenza a Trieste di molti negozianti fiamminghi.

Ecco come Kaunitz riferiva il risultato dei suoi colloqui con Roissy:

In conformità agli ordini di Sua Maestà, ho avuto due colloqui con il Sieur de Roissy. Ed ecco tutto quello che ho potuto rilevare dalle sue risposte al gran numero di

domande che gli ho posto in cento modi diversi, per assicurarmi meglio della verità delle sue asserzioni.

Sostiene di essere Creolo, nato in Canada e domiciliato da 15 anni nei pressi di Bayaha nell'isola di Santo Domingo, lontano alcune leghe dalla costa, dove possiede due piantagioni, una nella parte spagnola, l'altra nella parte francese dell'isola. Con l'aiuto dei Negri coltiva caffè, zucchero, cotone e indaco, che vende ai negozianti francesi e spagnoli che vengono a prenderseli. Mostra di avere ampie conoscenze riguardo al commercio dell'America, acquisite tramite le relazioni che Santo Domingo intrattiene tanto con le altre isole quanto con i due continenti, e tramite i diversi viaggi che sostiene di aver fatto in alcuni insediamenti inglesi, francesi e spagnoli, in particolare in Carolina e in Pennsylvania nell'America settentrionale, nonché alle Caracas in quella meridionale. Sostiene di aver trascorso qualche mese in Europa per motivi di salute e per puro piacere, per poi ripassare in America nel mese di maggio; [sostiene] che avendo visto a Parigi Monsignor de Goltz, che aveva conosciuto dieci anni prima all'occasione di un altro viaggio simile, quest'ultimo gli avrebbe consigliato di offrire i suoi servizi al Re di Prussia per orientare i navigatori prussiani che sarebbero passati in America, per indicare loro i luoghi dove avrebbero dovuto

insediarsi, per istituire dei fondachi e per fare loro da console generale; [sostiene] che avendo consultato a questo riguardo il suo amico a Colonia, dove si era recato per esaminare alcune fabbriche e manifatture dei dintorni, quest'ultimo gli avrebbe consigliato di offrire piuttosto i suoi servizi a Sua Maestà Imperiale; [sostiene] infine che, Sua Maestà non avendo affatto disdegnato la sua prima proposta e avendo lasciato a lui la scelta di recarsi o a Bruxelles o a Vienna per spiegarsi più nel dettaglio, non ha esitato a preferire quest'ultima soluzione, ritenendola più adatta per giungere a una rapida conclusione.

Dopo molti discorsi generali e vaghi sul commercio dell'America e sui vantaggi che potrebbero trarne le nazioni europee che non hanno colonie, e in particolare i sudditi di Sua Maestà Imperiale, è giunto a concludere quanto segue:

1) I Paesi-Bassi e le Province di Ungheria e Germania, così come altre nazioni d'Europa, potrebbero fornire alle Province unite d'America diversi tipi di prodotti e di manufatti di loro produzione, quali tele, drappi, ferramenta, strumenti per l'agricoltura, argento vivo, cappelli, vetrerie, ceramiche, terraglie, paccottiglie, spranghe di ferro, chiodi, cibi conservati sotto sale, farine, vini, ecc., ottenendo anche la preferenza su

qualche altra stazione, o per quanto riguarda la qualità delle merci, oppure per il basso prezzo.

2) Questi tipi di merci possono essere scambiati con indaco, olio di balena, merluzzo, pelli, riso, tabacco, cera, bestiame, cavalli, piastre forti, lingotti d'argento, ecc., in parte da riportare a casa, e in parte da negoziare sulla via del ritorno con altre nazioni.

3) I navigatori austriaci potrebbero anche giovare alle isole mediante il commercio di contrabbando, che diventerà più facile, non appena i porti degli Stati d'America saranno loro aperti.

4) Per trarre rapido vantaggio dalle circostanze e per allacciare rapporti commerciali con l'America, sarebbe il caso di concludere al più presto con gli Stati Uniti un semplice trattato d'amicizia o convenzione, stipulando in termini generali che il commercio sia liberamente permesso da entrambe le parti e che ci si tratti reciprocamente come la nazione favorita.

5) Al tempo stesso, bisognerebbe incoraggiare i nostri negozianti a condurre presto delle spedizioni sotto forma di prova, nonché illuminarli sul tipo di merci che potrebbero smerciare vantaggiosamente e sulle regioni verso le quali dovrebbero preferibilmente dirigersi.

6) Bisognerebbe anche insediare al più presto dei consoli a Boston, a Filadelfia, a New York e a Charles Town, per

proteggere gli Austriaci che vi approderebbero e per guidarli nei loro procedimenti.

7) Un modo sicuro per allacciare – meglio delle altre nazioni – dei rapporti solidi e duraturi con gli Americani, che sono attualmente sprovvisti di valuta, è che il Governo ponga i negozianti in condizione di fare crediti a lungo termine.

8) Dato che tutto ciò dipende essenzialmente dalla buona volontà e dall'attività dei negozianti, il Sieur de Roissy crede di potersi rendere utile soltanto in due modi, da un lato incoraggiando e illuminando i negozianti, dall'altro assecondando i loro interessi e le loro speculazioni in America.

9) Riguardo al primo punto, è pronto a recarsi agli ordini di Sua Maestà a Trieste e a Fiume per conferire con i negozianti che vi si trovano, prendere visione delle merci che vengono spedite da quei porti e riconoscere le loro qualità e i loro prezzi.

10) Passerebbe di là, se Sua maestà lo gradisce nei Paesi-Bassi, per conferirvi con i negozianti e con il governo, comunicando agli uni e all'altro tutte le conoscenze pratiche che ha del commercio e delle faccende locali americane.

11) I suoi affari privati non richiedono assolutamente per ora il suo ritorno a Santo Domingo, luogo dal quale può

assentarsi senza nuocere agli interessi che vi ha, come tanti altri domiciliati in Europa; si offre di accompagnare in America la persona del governo che Sua Maestà vorrà mandare come commissario, per farli da consigliere e da guida.

Tutte queste proposte essendomi sembrate sensate...

[considerazioni sul Sieur de Roissy]

...ho ritenuto di doverlo innanzitutto interrogare sul modo con il quale avrebbe acconsentito a prestare servizio presso Sua Maestà, dato che non c'è tempo da perdere se si vuole la sua collaborazione; e ho verificato che si accontenterebbe delle seguenti condizioni:

- 1) Gli ci vorrebbero delle lettere di naturalità perché possa dirsi suddito di Sua Maestà e agire apertamente come tale per l'interesse dei suoi Stati, senza dover temere delusioni con gli Spagnoli e con i Francesi, tra i quali è posizionato a Santo Domingo.
- 2) Rivestendo attualmente nella colonia il grado di Capitano, vorrebbe lo stesso grado nell'esercito di Sua Maestà per il fatto di essere a suo servizio; un grado militare è del resto necessario in quelle regioni, in cui tutti gli abitanti sono soldati.
- 3) È anche convinto che Sua Maestà gli pagherà il viaggio di andata e ritorno a Vienna, nonché quello a Trieste, se riterrà opportuno che ci vada.

4) Se Sua Maestà gradisce che accompagni in America il Commissario che vi si deve recare dai Paesi-Bassi, suppone che il viaggio non gli costerà nulla.

5) Mi ha fatto intendere che in America gli occorrerebbero dai 300 ai 400 [...] per vivere in una locanda, a meno che non si preferisca spesarlo di tutto, il che gli sarebbe indifferente.

6) Acconsente a rimanere in America con il Commissario di Sua Maestà finché si penserà di aver bisogno di lui; dopodiché, se si ritiene opportuno dargli impiego in qualità di Console Generale, o in qualsiasi altra funzione onorabile che convenga anche a lui, è pronto a impegnarsi per sempre al servizio di Sua Maestà.

Il 20 agosto 1783 ⁽¹⁰⁰⁾, giunge notizia alla Deputazione dell'arrivo in America di Roissy e del barone de Beelen i quali, come si è detto precedentemente, si erano imbarcati a Bruxelles alla volta delle Province Unite americane coll'obiettivo di reperire, per conto dell'Impero, informazioni utili al commercio austriaco.

Nel frattempo de Beelen era stato nominato Consigliere presso il Congresso di Filadelfia e gli fu affidato il compito di promuovere e sostenere il reciproco commercio fra gli Stati austriaci e le tredici Province americane. Tale nuovo incarico permise al barone di entrare in possesso di importanti informazioni sia relative alle

⁽¹⁰⁰⁾ AST, DB, serie VI, busta 2 / 75.

scelte commerciali strategiche attuate dalla politica economica americana, sia riguardanti le merci che transitavano negli scali dell'America ed i loro prezzi. A tale proposito, risulta interessante un fascicolo proveniente da Filadelfia ed inviato da de Beelen alla Deputazione di Borsa, il 6 febbraio 1784 ⁽¹⁰¹⁾. Esso contiene alcuni bollettini, scritti in inglese, riguardanti le merci che venivano importate ed esportate da quella piazza. Tali bollettini venivano stilati ed aggiornati ogni quattordici giorni in base alle oscillazioni dei prezzi, dipendenti da alcuni fattori fra i quali il corso del cambio delle monete ed il premio d'assicurazione pagato per spedire i singoli prodotti o per riceverli dalle piazze di commercio internazionali. La gestione del mercato delle merci di Filadelfia era affidata a John Macpherson, un *broker* che si avvaleva dell'assistenza di venti esperti fra mercanti, fattori e proprietari.

In uno di questi bollettini, del 26 agosto 1783, troviamo annoverati i seguenti prodotti di origine americana: alberi fra cui querce, pini, cedri bianchi, noci neri, perle, contenitori, ancore, lavagne, candele, birra, pancetta, burro, lardo, olio, mostarda, biscotti, latte, cioccolata, farina, miele, ginseng, pesce fra cui salmone ed aringhe, ostriche, castori, mucche, maiali, corni di toro, carta, tabacco, ferro, cuoio e lana lavorata. Fra i prodotti, invece, che l'America importava vi erano "mandorle sgusciate e con guscio, brandy, cognac, rum della Jamaica, dell'Isola di Windward e francese, caffè, limoni, formaggi fra cui il parmigiano, l'olandese e

⁽¹⁰¹⁾ AST, DB, serie VI, busta 3 / 127.

quello di Gloucester, capperi, ginger, olive, peperoncino, vino di Madeira e di Lisbona, vari tipi di tè, sale, cotone, tessuto per vele, polvere da sparo, acciaio, sughero, sapone della Castiglia e di Genova”. Per tutti questi prodotti erano riportate delle tabelle con i relativi prezzi che variavano inevitabilmente col passare delle settimane.

Tutte le notizie che il Corpo mercantile triestino aveva ottenuto dalle molteplici fonti, fra cui le relazioni di Roissy, la corrispondenza del consigliere al Congresso americano de Beelen ed i numerosi dispacci inerenti il commercio con l’America inviati dai consoli austriaci di vari Paesi europei, dovevano esser di volta in volta confrontate ed elaborate dalla Borsa triestina al fine di approntare i piani strategici di compravendita delle merci e di allestimento di nuove imprese commerciali. A tale proposito emerge ancora una volta quanto il parere ed i suggerimenti della Deputazione di Borsa venivano ritenuti essenziali e determinanti nella scelta delle politiche commerciali da parte del Governo di Vienna.

Infatti, si legge in un rapporto del 28 settembre 1784 ⁽¹⁰²⁾, inviato dal governatore de Brigido alla Deputazione di Borsa, che “[...] Sua Maestà ha comunicato l’intenzione di prestarsi ad un’amichevole Intelligenza commerciale con le Province Unite d’ America. E avendo incaricato questo Governo di rilevare da questo Corpo mercantile le sue vedute, critiche e premure nell’Oggetti del

⁽¹⁰²⁾ AST, *DB, serie VI*, busta 3 / 204.

Commercio di cui si tratta, si eccita la Spettabile Deputazione di prontamente rappresentarle al Governo, che si riserva di comunicarle a Sua Maestà e di avvalorarle con i suoi Uffici”.

Un’ altra fonte importante di notizie sul commercio con l’America è fornita dalle relazioni di viaggio ⁽¹⁰³⁾ inviate al Governo di Vienna e, poi, alla Deputazione di Borsa di Trieste da Francesco Martiniz, il quale a spese dell’Erario austriaco intraprese per due anni, dal 1786 al 1788, alcuni viaggi di mare.

Il rapporto rinvenuto nel fondo della Deputazione contiene un estratto delle relazioni consegnate al Governo dal “viaggiatore” Martiniz e fornisce un’ indicazione delle merci che l’Impero austriaco avrebbe potuto esportare nelle tredici Province Unite d’ America con un considerevole profitto, specialmente in Pennsylvania ed in Virginia. Tra queste si menzionano i vetri, di cui si forniscono anche le misure richieste, i cristalli sagomati ad uso inglese, specchi tagliati “alla moderna”, tele di lino di mediocre ed inferiore qualità - “meglio se simili alle russe”- e candele di sego fabbricate con e senza stampo ma composte da una miscela dura capace di resistere al caldo. Un altro elemento che Martiniz ricavava dalla sua indagine riguardava la provenienza delle merci che venivano trasportate in America. Infatti, egli rilevò che se queste erano importate da Trieste i costi di trasporto erano minori, procurando, così, un maggior profitto anche quando le merci venivano vendute ad un prezzo inferiore rispetto alle medesime

⁽¹⁰³⁾ AST, DB, serie VI, busta 4 / 310.

importate dall'Inghilterra o dalla Francia; essendo, inoltre, tali prodotti di uso quotidiano e, quindi, di grande consumo, si vendevano facilmente soprattutto in occasione dei mercati d'autunno e di primavera.

Dopo aver dato indicazioni sulla provenienza dei prodotti che si sarebbero potuti esportare nel continente americano e sui periodi più proficui al loro arrivo per poter essere immediatamente smerciati, Martiniz formulava alcune considerazioni sulla possibilità di instaurare un commercio vicendevolmente vantaggioso volto a far arrivare in Europa i bastimenti delle Province Unite carichi di prodotti americani. Ciò si sarebbe potuto realizzare, sempre secondo la sua visione, se i vascelli americani avessero ottenuto dai Barbareschi, che controllavano minacciosi quell'area, la concessione di passare liberamente per lo Stretto di Gibilterra per potere, così, trasportare in Europa i prodotti dell'America fra cui il tabacco, il riso, l'indaco, la pece, il catrame, i merluzzi, le aringhe, l'olio e le ossa di balena. A questo proposito Martiniz sosteneva di aver conosciuto diversi mercanti benestanti di Filadelfia, informati sulle opportunità vantaggiose che poteva offrire l'importazione delle merci da Trieste, i quali sarebbero stati disposti a spedire i propri vascelli dall'America alla volta del porto franco se avessero ottenuto la concessione di poter navigare sotto la protezione dell'Impero. In seguito, una volta avviati tali traffici, i mercanti di Filadelfia si sarebbero resi disponibili a stabilire con gli austriaci una Compagnia di commercio.

Dopo aver studiato e tratto le proprie conclusioni sul mercato di Filadelfia, e cioè lo scalo americano più trafficato all'epoca, Martiniz raccontava nelle sue relazioni di viaggio di esser stato costretto ad interrompere la navigazione prima di ritornare in Europa, perché il bastimento su cui viaggiava si era dovuto fermare per due mesi a causa del gelo che aveva colpito tutta la Riviera del Delaware, all'entrata del porto di Filadelfia. Egli approfittò della situazione per intraprendere un viaggio verso Lancaster e New York; trattandosi di due piazze importanti di commercio, Martiniz sperava di poter riuscire, così, a procurarsi ulteriori informazioni su prezzi e prodotti commercializzati in quei mercati. A Lancaster egli rilevò che si trafficava con una grande quantità di generi importati a Filadelfia dai diversi paesi dell'Europa come, ad esempio, le telerie "di mediocre ed ordinaria qualità", il ferro in stanghe e quello lavorato per uso agricolo (aratri, zappe, pale, mannaie), le lastre di vetro della Boemia (molto apprezzate per il loro biancore) e le stoffe di cotone che si barattavano in grande quantità con i "selvaggi", in cambio delle loro pelliccerie. Poiché sulla piazza di Lancaster non circolava molto denaro, nelle contrattazioni era usuale pagare le merci con le pelliccerie e con i prodotti naturali americani che, poi, da Filadelfia venivano trasferiti in Spagna, Portogallo, alle Isole Azzorre e alle Canarie per ricavare la valuta in moneta che serviva ad effettuare le rimesse per i generi importati dall'Europa.

Nella piazza di New York Martiniz osservò che si praticava un

commercio simile a quello che si svolgeva a Filadelfia, sia per il genere di prodotti trattati che per le grandi quantità scambiate. In tale mercato le rimesse agli Europei si effettuavano con la pellicceria “fine”, merluzzi, aringhe, olio ed ossa di balena.

Sia Simpson che Martiniz rappresentano, quindi, due fonti diverse che ci forniscono interessanti notizie sulle merci triestine ed austriache che erano allora più ricercate sul mercato americano. Mentre di Martiniz si è appena trattato con riferimento alla relazione del 1788, non appare superfluo rammentare la relazione del 1783 del capitano Simpson inviata al governatore di Trieste Zinzerdorf e rinvenuta fra le sue lettere ⁽¹⁰⁴⁾.

In particolare Simpson, che era entrato nella società della Compagnia di Trieste e Fiume, intraprese nel 1783 con la nave “La Capricciosa” una spedizione alla volta di Filadelfia ⁽¹⁰⁵⁾, dove osservando il mercato di quella piazza, ed in generale quello degli altri importanti porti americani, stilò una lista di merci triestine ed austriache che evidentemente ritenne potevano esser vendute su quelle piazze: “ferro di alta qualità, grandi lastre di rame, antimonio, argento vivo, lastre di vetro, grandi quantità di cristalli lavorati in bottiglie, tela di diversi tipi, stampata e per camice, tovaglie, terlisi, *osenbergs*, *ticklinbergs*, calze di filo, calze marsigliesi - cioè imbottite - chinz, fazzoletti, panno di Moravia, cappelli d’ uomo, violini, orologi da tavola, libri tedeschi, macinini

⁽¹⁰⁴⁾ HAUS-HOF UND STAATS ARCHIV DI VIENNA, *Lascito Zinzerdorf*, edito da ATTILIO TAMARO, op. cit., lettera 109.

⁽¹⁰⁵⁾ V. *supra* il paragrafo 2.2, “La corrispondenza da Amsterdam”.

per il caffè, rosolio, vino di Tocai, armi e munizioni”. Tutti prodotti che venivano poi scambiati con i Paesi vicini per ottenere droghe, frutti e acquavite di cui gli Americani avevano bisogno.

Ciò che emerge dal raffronto delle due fonti di informazione del viaggiatore Martiniz e del capitano Simpson riguardanti il fabbisogno di prodotti sul mercato americano, è che esse risultano significativamente convergenti nell’esposizione dei generi elencati, nonostante tra le due relazioni vi sia un lasso di tempo di circa cinque anni; ma più significativa è senza dubbio la componente ottimistica che esse contengono, non riscontrabile nei rapporti della Deputazione o dei consoli austriaci, inerenti le possibilità di instaurare relazioni di commercio con l’America. Infatti, a mio parere, ciò che risulta dai dispacci di Simpson e di Martiniz è la volontà, forse anche dettata da interessi personali in tale progetto, di convincere il governo di Vienna ed il corpo mercantile di Trieste della fattibilità e della convenienza nell’instaurare un reciproco commercio con l’America. Tali posizioni, però, si collocano in controtendenza rispetto a quelle della Deputazione di Borsa e dei consoli austriaci che avevano inviato a Trieste rapporti sul medesimo oggetto. In particolare, come già segnalato a proposito della corrispondenza da Amburgo ⁽¹⁰⁶⁾, è emerso che il console Hoefler evidenziava una certa componente di timore e circospezione dei mercanti amburghesi nell’intraprendere speculazioni in America in seguito a svariate bancarotte che in quel paese

⁽¹⁰⁶⁾ V. *supra* il paragrafo 2.1 “La corrispondenza da Amburgo”.

colpirono molti negozianti della città anseatica. Non solo, egli affermava altresì che la nascita del nuovo e vasto Stato americano, basato sostanzialmente sul commercio, aveva modificato gli equilibri negli affari e nei traffici degli Europei, provocando in particolare nel mercato di Amburgo una significativa difficoltà nella quale versavano tutti i settori del commercio. Allo stesso modo, da quanto si è visto nella corrispondenza da Amsterdam ⁽¹⁰⁷⁾, emerge nettamente la posizione critica della Deputazione di Borsa nei confronti di alcuni aspetti del commercio con il continente americano; essa, infatti, pur riconoscendo i vantaggi derivanti al commercio di Trieste e, più in generale, a quello di tutto l'Impero, dalla vendita dei prodotti austriaci sul mercato delle Province Unite, individuava i limiti dell'esportazione dell'America verso l'Europa: i prodotti più significativi dell'economia americana come il tabacco, il grano ed il riso non erano allettanti per l'Impero che ne produceva già in abbondanza. Ciò, quindi, che gli Stati austriaci avrebbero potuto importare sarebbe stato, sempre secondo il parere della Deputazione, esclusivamente lo zucchero e gli altri prodotti delle Antille.

A sostenere la stessa tesi era anche l'attuario della Borsa de Gabbiati il quale, come si è visto nelle lettere in francese contenute nel lascito Zinzerdorf, individuava l'unica possibilità di avviare un vantaggioso e reciproco commercio con le Province americane nell'acquisto dei prodotti delle Antille sul mercato dell'America

⁽¹⁰⁷⁾ V. *supra* il paragrafo 2.2 "La corrispondenza da Amsterdam".

settentrionale ad un prezzo più conveniente rispetto a quello imposto dagli Stati europei che possedevano quelle colonie.

Da quanto appena sostenuto sembra di potere, così, ravvisare un atteggiamento più aperto, ottimista e forse anche un po' spregiudicato di Simpson e di Martiniz nei confronti delle potenzialità del mercato americano, che essi conoscevano personalmente, rispetto a quello più cauto e diffidente della Deputazione di Borsa e di altri personaggi che con essa interloquivano. Tale atteggiamento, meno intraprendente è forse giustificato dalla scarsità di informazioni disponibili e dalla grande difficoltà di comunicazione dovuta alla lontananza del continente americano; in aggiunta vi era, poi, un rischio notevole di una valutazione errata delle merci necessarie al mercato del porto d'arrivo e la conseguente possibilità di poter perdere il considerevole capitale che era necessario investire in tali imprese. A tale rischio si aggiungeva quello di incappare nei pirati, sempre in agguato sulle rotte obbligate del commercio e l'alea connessa con la navigazione a vela. La prudenza, quindi, dimostrata dagli uomini della Borsa e dagli altri operatori della piazza cittadina, nelle valutazioni sul commercio di Trieste con l'America del Nord, era il frutto di un piano strategico che includeva costi e benefici.

Questo interesse di Trieste per lo sviluppo del commercio con il nuovo mondo, sia pure con le prudenze appena evidenziate, precedette l'iniziativa americana di quasi vent'anni, in quanto la prima avventura commerciale verso l'America allestita dal

Verpoorten è del 1782 ⁽¹⁰⁸⁾, mentre la prima notizia ufficiale dell'arrivo di un bastimento americano a Trieste risale al febbraio del 1800, quando il brigantino "Sukey" gettò le ancore nel porto, per scaricare poi nel Canal Grande grosse partite di cotone, zucchero e caffè; i pochi prodotti che, per la loro carenza in Europa, l'America poteva esportare in grandi quantità.

In seguito, non appena iniziati gli avventurosi viaggi commerciali fra Trieste e l'America, apparve evidente ai due governi la necessità di istituire dei consolati, dove i rispettivi cittadini avrebbero potuto appoggiarsi. Mentre, però, il Governo di Vienna – nonostante le insistenze della Deputazione di Borsa di Trieste e di Roissy, preferì temporeggiare limitandosi ad inviare, come si è visto precedentemente, il barone de Beelen in veste di consigliere sulla politica commerciale, l'America prese l'iniziativa inviando a Trieste John Lamson, nominato dal presidente Adams "Console per il litorale austriaco" il 24 dicembre 1799.

3. - LA PIAZZA DI TRIESTE.

Dopo aver trattato, nel capitolo precedente, delle piazze principali con le quali Trieste manteneva frequenti rapporti epistolari volti a raccogliere informazioni utili a costruire lo "spazio" economico necessario allo svolgimento dei propri traffici commerciali, ora mi

⁽¹⁰⁸⁾ V. *supra* l'inizio del presente paragrafo.

soffermerò, più in particolare, sulla piazza di Trieste. A tal proposito, esporrò ciò che è risultato dallo studio di alcuni aspetti della realtà economica della città alla fine del Settecento, del suo sviluppo commerciale da piccolo borgo a grande emporio internazionale e descriverò alcuni dei personaggi - fra i quali mercanti, uomini d'affari e di governo - che animavano la piazza e le istituzioni cittadine, costantemente volti alla ricerca di nuovi "spazi da pensare", dove poter esplorare i mercati ed allestire audaci imprese.

Và premesso che, come è noto, numerosi furono i fattori che contribuirono alla straordinaria crescita e sviluppo di Trieste. La città, infatti, che nel 1719 - anno della proclamazione del Porto franco da parte di Carlo VI - contava circa tremila abitanti passò, all'inizio degli anni Novanta del Settecento, a ben trentamila. La notevole crescita demografica fu dovuta principalmente ai numerosi privilegi, di carattere economico, fiscale e penale, accordati alla città dagli imperatori austriaci ⁽¹⁰⁹⁾, che condussero, inevitabilmente, molti cittadini stranieri a stabilirsi a Trieste. Infatti, nella città erano numerosamente rappresentate la comunità ebraica, la greca, la slava, la turca, l'armena, la fiamminga, la tedesca, l'inglese e risiedevano anche molti italiani provenienti da tutte le parti del Paese.

Il commercio triestino dei prodotti naturali che offriva la terra giuliana - olio, sale, vino, legumi, frutti, pesce - e dei manufatti

⁽¹⁰⁹⁾ V. *supra* paragrafo 1.1, p. 4.

locali non era molto esteso, ma grazie ai privilegi concessi dall'Impero ed alla scaltrezza e intraprendenza di politici, mercanti ed avventurieri che risiedevano nella città, i traffici di Trieste crebbero tanto da eguagliare quelli delle piazze commerciali più accreditate d' Europa. Fu così, che nacque, e si sviluppò nel portofranco, sia il commercio di spedizione che quello di deposito. Il primo, detto anche intermedio, era senza dubbio il principale ed il più lucrativo e permetteva alle merci provenienti per la via di mare di passare, attraverso la strada di Lubiana, negli Stati ereditari della Germania e dell'Ungheria e parte, attraverso la via di Gorizia e Villaco, Innsbruck e Salisburgo, nell'Impero, nella Svizzera e nei Paesi al di là di questa. Le merci che, invece, giungevano via terra, si spedivano per tutti i porti dell'Adriatico, del Mediterraneo, del Levante e per gli altri scali del Ponente. Il commercio di deposito rivestiva anche una notevole importanza e riguardava i grani, il riso, i cotonei, l'olio, l'ulivo, lo zucchero ed il caffè.

Grande impulso ai traffici cittadini era arrecato anche dall'attività di esportazione ed importazione: da Trieste si esportavano i prodotti naturali ed i manufatti dell'Austria, della Boemia, dell'Ungheria, della Slesia, della Lusazia, della Sassonia e di altre province dell'Impero che venivano spediti, in parte, da bastimenti inglesi, olandesi, francesi, italiani, greci, turchi, ragusei, danesi, svedesi e veneziani, ed in parte esportati per conto degli stessi negozianti triestini sopra bastimenti nazionali. Le merci d' ogni

sorta, invece, introdotte nel porto di Trieste provenivano dal Portogallo, dalla Spagna, dall'Italia, dal Levante, dalla Barbaria, dall'Inghilterra, dall'Olanda e dall'Impero.

Molti erano, quindi, i bastimenti, di ogni nazionalità e bandiera, che facevano scalo a Trieste; tale numero fu, in seguito, incrementato con il declino del dominio un tempo incontrastato di Venezia sul Mare Adriatico, che portò gran parte dei traffici marittimi della Serenissima a Trieste. Molte imbarcazioni, soprattutto di piccolo tonnellaggio, presenti nel porto di Trieste erano venete e di gran lunga più numerose di quelle imperiali.

Ed infatti, secondo un calcolo della Deputazione di Borsa di Trieste, relativo al commercio triestino e veneziano nel suo complesso, negli anni immediatamente precedenti alla caduta della Repubblica veneta, delle navi impiegate nel commercio con il Levante e con i maggiori porti europei, circa 600-700 erano veneziane, mentre solo 40-50 battevano bandiera austriaca ⁽¹¹⁰⁾. Tale dato significativo, dovuto, a mio parere, non solo alla secolare tradizione ed esperienza mercantile di Venezia, ma anche alla limitata estensione del Litorale austriaco rispetto a quello veneto, conduce a riflettere sull'importanza che rivestiva per la navigazione austriaca l'annessione dei territori del Veneto, dell'Istria e della Dalmazia che seguì agli avvenimenti del 1797 ⁽¹¹¹⁾, ma che portò,

⁽¹¹⁰⁾ AST, *Cesareo Regio Governo per il Litorale*, busta 635 / 36.

⁽¹¹¹⁾ Gli Asburgo miravano ad unire il Tirolo con il Milanese, sottraendo, così, quest'ultimo alla Serenissima. Raggiunsero lo scopo con l'aiuto di Bonaparte che liquidò la Repubblica veneta col Trattato di Campoformio del 1797 e cedette Venezia all'Austria in cambio del Ducato di Milano.

inevitabilmente, ad una inadeguatezza della legislazione marittima austriaca vigente. Anche precedentemente all'annessione dei territori veneti, tale carenza in materia di diritto marittimo era stata causa di problemi nella gestione del traffico mercantile. Molti furono i tentativi di progettare un corpo di leggi adeguato, e ciò soprattutto a Trieste e negli altri porti austriaci, dove, cioè, era ben più forte la necessità di una nuova legge sulla navigazione. Fra le varie notizie rinvenute in proposito, rammentiamo il tentativo compiuto a Trieste, risalente al 1784, che prevedeva l'elaborazione di un "Piano di legislazione marina e di commercio" attraverso la nomina di una commissione presieduta dal Governatore de Brigido e composta da altri sei soggetti: de Bono, consigliere del Tribunale mercantile, de Ricci, consigliere del Governo, Guadagnini, assessore del Tribunale mercantile, Maÿr, capitano del porto, de Gabbiati, attuario e assieme a Saumil, rappresentante della Deputazione di Borsa ⁽¹¹²⁾.

Nel 1792 il progetto era completato, con l'aggiunta di integrazioni apportate nel corso degli anni dalla Borsa di Trieste e dalle compagnie di assicurazione; esso, però, sottoposto all'approvazione dell'Imperatore, non produsse alcuna iniziativa concreta.

Risulta complesso analizzare le cause di tale apparente incapacità o ritrosia dell'Impero austriaco nel migliorare l'aspetto legislativo in un campo così importante come quello del commercio marittimo, dove si sentivano forti il disagio e le difficoltà derivanti dalla

⁽¹¹²⁾ AST, DB, serie VI, busta 3 / 150.

carezza di regole sulla sicurezza dei mari, sulla rispettabilità delle insegne imperiali e regie, sulle procedure necessarie ad ottenere le patenti di navigazione e ad assicurare i bastimenti. L'indecisione imperiale a disciplinare la materia provocava, inoltre, una notevole dilatazione dei tempi per ottenere i documenti di bordo e danni al commercio di Trieste, ed in generale alla navigazione adriatica, conseguenti all'inoperosità di molte navi ferme nei porti. Analizzando questo aspetto e percorrendo mentalmente alcuni altri momenti di lentezza decisionale e di inerzia del governo di Vienna, si è portati a motivare tale atteggiamento spiegandolo con una prudenza eccessiva ed un' impronta conservatrice nell'amministrazione centrale. Inoltre, relativamente all'aspetto della regolamentazione nella legislazione, l'Austria non poteva vantare una secolare esperienza né di navigazione, né di rapporti internazionali con le potenze marittime. Considerando, quindi, ciò che è stato fin qui detto si potrebbe ricondurre il tutto anche alla difficoltà di legiferare, data la poca dimestichezza nel campo della navigazione marittima, e di gestire conseguentemente territori così ampi, già, dotati di proprie leggi.

L'economia della città, però, si basava - oltre che sul commercio di transito, di deposito, d' importazione ed esportazione, sia via mare che via terra, dei prodotti nazionali ed esteri - anche sul commercio dei generi prodotti nelle fabbriche e nelle manifatture locali. Dallo spoglio dei documenti della Deputazione di Borsa ho rilevato che, fra le principali fabbriche, quelle di rosolio erano le più importanti

sia per il numero degli stabilimenti esistenti, sia per la quantità di liquore prodotto. L'esportazione era diretta verso la Germania, l'Ungheria, la Polonia, la Moscovia, l'Italia, l'Inghilterra, la Francia e la Dalmazia, da dove i rosolii proseguivano poi per la Bosnia e la Turchia. Dall'incrocio di notizie provenienti da più fonti ⁽¹¹³⁾, si sono potute evidenziare dieci fra le più accreditate fabbriche di rosolii: Balletti e Bellusco, Bellarti e Pernsteiner, Casalli, Focca, Luzzato, Minighini, Prevetto, Princich e Norza, Rossetti, Vassilli.

Altre fabbriche che si sono rinvenute, importanti per il loro apporto economico alla città, sono quelle di sapone che veniva esportato in gran quantità in Germania, Svizzera, Lombardia austriaca, Tirolo e in altri scali di Ponente e quelle di cera che producevano candele, poi esportate in Germania, Regno di Napoli e Milano. Infine, si annoverano fabbriche di carte da gioco, di biancheria, di velluti, di impagliatura di fiaschi, di drappi di seta, concerie di pelli e corderie. Le case di commercio, le quali si occupavano di spedizioni di merci e commissioni varie, erano piuttosto numerose; i nomi dei loro proprietari sono spesso ricorrenti nei documenti spogliati e si riferiscono a comunicazioni della Borsa o di altre istituzioni locali relative alla cessazione dell'attività, alla richiesta di informazioni al corpo mercantile sul conto dei proprietari o all'entrata di nuovi soci

⁽¹¹³⁾ V. AST, *Intendenza commerciale*, busta 390; AST, *DB, serie VI*, buste 1, 2, 3, 4; FULVIO BABUDIERI, *Industrie, commerci e navigazione a Trieste e nella Regione Giulia, dall'inizio del Settecento ai primi anni del Novecento*, Milano, 1982, p. 94 e segg.; ANDREA METRA', *IL Mentore perfetto de' negozianti*, Trieste, 1793, p. 335 e segg.; UGO COVA, *Commercio e navigazione a Trieste e nella monarchia asburgica da Maria Teresa al 1915*, Udine, 1992.

nella ditta. Fra i molti rapporti inviati al corpo mercantile si può rammentare la richiesta di informazioni sulla “Casa di Negozio” del conte Raggiero de Starhemberg e se questi avesse adempiuto o meno ai propri impegni ⁽¹¹⁴⁾; la notifica del Tribunale mercantile inerente la dissociazione del socio Leopoldo Poschinger dalla Compagnia Verpoorten ⁽¹¹⁵⁾; la comunicazione dello stesso Verpoorten della sostituzione del socio Giorgio Funck con Giorgio Pilepich ⁽¹¹⁶⁾; la notifica del Tribunale mercantile per la costituzione della ditta Funck & Co. da parte di Giorgio Funck e Franco Lazzarich ⁽¹¹⁷⁾; la comunicazione per la successione nella ditta Perinello di Antonio al defunto padre Alvise ⁽¹¹⁸⁾ ed, infine, la richiesta di parere del Tribunale mercantile circa l’ammissione alla Borsa della ditta di vendita all’ingrosso Matteo Giovanni Tommasini e la sua avvenuta registrazione ⁽¹¹⁹⁾.

Dopo aver saggiato parte della realtà commerciale di Trieste, pervenuta dai carteggi esaminati e da riferimenti bibliografici, relativa agli anni Ottanta e Novanta del Settecento, può risultare interessante raffrontarla con una descrizione, risalente al 1768, dei commercianti e delle relative ditte presenti in città in quell’anno. Tale documento, scritto all’epoca da una persona appartenente al corpo mercantile, fu copiato alla fine del Settecento da un *millauz*, venditore di farina e pesatore pubblico; passò poi nelle mani del

⁽¹¹⁴⁾ AST, DB, serie VI, busta 2 / 46.

⁽¹¹⁵⁾ AST, DB, serie VI, busta 2 / 79.

⁽¹¹⁶⁾ AST, DB, serie VI, busta 3 / 189.

⁽¹¹⁷⁾ AST, DB, serie VI, busta 3 / 193.

⁽¹¹⁸⁾ AST, DB, serie VI, busta 3 / 199.

⁽¹¹⁹⁾ AST, DB, serie VI, busta 4 / 271.

consigliere di Borsa Werk e fu donato da questi al Kandler, il quale lo donò, a sua volta, all'Archivio diplomatico ⁽¹²⁰⁾. In esso si racconta che, in quegli anni, Trieste stava assistendo ad una notevole espansione dei propri commerci: le merci, infatti, provenienti dalla Germania e che attraverso Pontebba, Villaco e Porto Gruier arrivavano a Venezia, per poi essere diramate in tutta l'Italia e quelle che dall'Italia giungevano in Germania compiendo lo stesso percorso, ora facevano tutte scalo a Trieste ⁽¹²¹⁾. Da qui, se provenienti dal Nord, venivano spedite in tutto il Ponente e nel Levante, mentre se giungevano dall'Italia attraverso Ferrara, Ancona e Livorno, gli spedizionieri triestini le inviavano nei luoghi destinati della Germania. Inoltre, a quell'epoca, la navigazione pugliese aveva indirizzato la propria rotta verso l'alto Adriatico, approdando nel porto di Trieste, dove tali mercanti riscontravano un considerevole vantaggio nello smerciare i propri prodotti, fra cui l'olio e le mandorle, che gli spedizionieri triestini inoltravano, in

⁽¹²⁰⁾ ARCHIVIO DIPLOMATICO DI TRIESTE, *Descrizione scritta nel 1768 da persona dello stato mercantile*, Trieste, stamp. 1863, 12 A 6/1.

⁽¹²¹⁾ Questa tesi esposta nel suddetto documento originale del 1768 e quindi riferita allo stesso anno ed al periodo precedente, non trova, però, corrispondenza in ciò che si afferma nel saggio di HELMUT RUMPLER, *Economia e potere politico. Il ruolo di Trieste nella politica di sviluppo economico di Vienna*, in *Storia economica e sociale di Trieste*, vol. II, *La città dei traffici (1719-1918)*, a cura di R. Finzi, L. Panariti, G. Panjek, Trieste, 2003, p. 64-65. L'autore riferisce che, in base alle fonti statistiche del tempo su cui egli si basa, "fino al 1780 circa la gran parte del commercio estero dell'Austria intera non transitava per Trieste e non si dirigeva verso sud o sud-est [...]. La via, che si snodava trasversalmente da Trieste a Lubiana e quindi a Villaco [...] per arrivare alla Germania meridionale, [era divenuta nel 1800 una delle vie commerciali più trafficate]. [...] Si deve comunque supporre che solo in minima parte le esportazioni passassero per Trieste".

base alle commissioni dei corrispondenti delle ditte pugliesi residenti in Germania. Successivamente, sempre secondo il documento rinvenuto, si introdussero, nel commercio del porto franco, anche altri naviganti provenienti dallo Stato pontificio e dal Levante.

Ciò che contribuì, pur risultando curioso, a favorire l'incremento delle attività commerciali a Trieste fu, secondo l'autore del documento, l'aumento del numero dei commercianti dovuto alla circostanza in base alla quale i "giovani di scrittoio" ⁽¹²²⁾, dei vari spedizionieri stabiliti a Trieste, dopo un certo periodo di servizio, presero moglie e, con la dote così ricevuta, costituirono un piccolo capitale che permise loro di sviluppare un carteggio con i mercanti d'Italia e di Germania, sfruttando i contatti che acquisirono quand' erano a servizio, invitandoli, così, a servirsi delle loro nuove case di commercio, promettendo provvigioni inferiori. Ne conseguiva un' accesa concorrenza fra i vari giovani nel sottrarsi l'uno con l'altro i clienti migliori, ed in questa politica di gestione degli affari l'autore ravvisava la causa per la quale i commercianti di Trieste non erano uniti e solidali nella gestione economica. Tale interpretazione rispecchia, a parer mio, le idee economico-conservatrici del tempo le quali, nelle forme più estreme, rifiutavano qualsiasi tipo di apertura alla libera concorrenza e nel caso suddetto propendevano per forme di monopolio o, con un termine attuale, di cartello.

(122) Coloro che, al servizio del proprietario della casa di spedizioni, si occupavano della trascrizione dei documenti e di tutte quelle commissioni necessarie allo svolgimento delle pratiche burocratiche proprie della spedizione delle merci.

Inoltre, tale politica commerciale protezionistica, adottata in seguito anche dal cancelliere Kaunitz e da Giuseppe II che si proposero di aumentare la produzione per limitare le importazioni, si poneva in contrasto con il liberismo economico di cui era, fra gli altri, assertore convinto il governatore Zinzerdorf il quale, negli anni della sua amministrazione, si era distinto in quanto strenuo difensore della libertà commerciale e accanito persecutore di ogni forma di monopolio.

Dal confronto - scontro di queste due posizioni, l'una conservatrice e protezionistica, l'altra aperta e liberale, si può ricavare lo spunto per un' ulteriore riflessione. Tale divergenza d' opinioni, spesso, creava conflitti fra il potere centrale viennese ed i burocrati locali, ma ciò avveniva anche trasversalmente. Un esempio di quest' ultimo aspetto può riscontrarsi nelle figure dei governatori di Trieste nel periodo esaminato: Zinzerdorf e de Brigido, succedutogli nel 1781. Entrambi aristocratici, appartenenti alla stretta cerchia dei consiglieri dell'Imperatore ed esponenti, quindi, di una burocrazia di grado elevato, difendevano posizioni politiche ed economiche opposte, le quali si trovarono, spesso, in contrasto con il potere centrale o con gli organi locali. Talvolta, soprattutto nel caso di de Brigido o prima ancora di un altro burocrate asburgico a Trieste - Pasquale Ricci - i contrasti derivavano non solo da posizioni politiche divergenti, ma anche da una commistione di interessi, dove pubblico e privato si confondevano evidenziando, a volte, abusi, corruzioni e stretti legami fra gli interessi dei

burocrati, mediatori locali del potere centrale, e dei loro protettori o referenti ⁽¹²³⁾. Nel concludere questa riflessione sembra utile sottolineare, a beneficio della percezione che si vuole trasmettere del tessuto politico – economico – sociale della Trieste di fine Settecento, che tali pratiche clientelari, assieme ai contrasti di indirizzo economico che colpivano la politica cittadina, contribuivano a creare quella conflittualità che caratterizzò il tardo Settecento triestino.

Dopo questa ampia digressione, ritornando al documento del 1768, si constata che la presenza di commercianti e spedizionieri a Trieste in quell'anno era considerevole, seppur in numero ridotto rispetto ai dati pervenuti e riferiti a circa vent'anni dopo ⁽¹²⁴⁾. L'autore del documento divide i protagonisti della scena commerciale cittadina in quattro categorie: i commercianti, cioè spedizionieri con grossi capitali, quelli con una base economica più ristretta, i mercanti ebrei ed i "botteggeri" di Trieste. Riguardo alla prima categoria, dieci sono le ditte annoverate: Brentano Vanin & Cimaroli, Michelangelo Zois, Giovanni Andrea Flantini, Paolo Tribuzzi, Antonio Grassi & C., Pandolfo Federico Osterreicher, Giorgio Platner, Ignazio Craiter, Giacomo Balletti e Sebastiano Osmiller.

La ditta Brentano Vanin & Cimaroli possedeva filiali a Genova, a

⁽¹²³⁾ Sulla disistima di Pittoni per gli abusi perpetuati da de Brigido v. HAUS HOF UND STAATS ARCHIV DI VIENNA, *Lascito Zinzerdorf*, edito da A.TAMARO, op. cit.; sul clientelismo e sulla figura di Ricci v. DANIELE ANDREOZZI, op. cit., p. 199.

⁽¹²⁴⁾ V. *supra* capitolo 3, p.118-119.

Milano ed in Germania, mentre a Trieste la “Casa di Negozio” fu aperta nel 1750. Definita all’epoca della sua instaurazione “Casa di buon fondo di denaro”, ovvero una ditta con un buon capitale di base, versava in dissesti economici alla fine degli anni Sessanta.

Il mercante bergamasco Michelangelo Zois lavorava da giovane al servizio di Pietro Codelli, commerciante di ferrarecce a Lubiana. Questi alla sua morte lasciò la propria ditta, peraltro molto ben avviata, all’agente Zois con l’obbligo di restituirla dopo dieci anni al legittimo erede Codelli, concedendogli però di trattenere tutti gli utili ottenuti nel lungo periodo della sua gestione. Zois, nonostante gli impegni presi, con gli utili ricavati continuò la sua attività all’interno della ditta di ferrarecce e, all’epoca in cui si scriveva, aveva accumulato un capitale di 800 mila fiorini.

Giovanni Andrea Flantini, veneziano, arrivò ancora giovane a Trieste per imparare il mestiere di mercante nel negozio di Paolo Tribuzzi. Oltre all’esperienza qui acquisita, si impraticò curando in Germania gli affari del padre, il quale possedeva una ditta a Venezia. Alla morte del padre, l’eredità di centomila ducati servì al figlio ad aprire una propria casa di commercio. I prodotti da questi trattati erano telerie della Germania, dell’India, terlisi e panni che venivano venduti ogni anno in parte a Trieste ed in parte alla fiera di Sinigallia, dove approdavano molti mercanti levantini in cerca di tali generi. Inoltre, Flantini trafficava con il Levante importando mandorle ed uva passa, mentre dall’Italia acquistava vino ed uva di Lipari.

Paolo Tribuzzi proveniva, invece, dalla Carinzia ed in gioventù prestò servizio come scrivano nella ditta di Zois. In seguito, con la dote portata dalla moglie, aprì una casa di spedizioni e negli anni seguenti raggiunse un notevole giro d'affari. Tale fu l'ingordigia nell'incrementare il proprio capitale che era solito a falsificare le bollette, nel trasportare dalla Germania le merci che poi rivendeva su commissione, pur di non pagare i dazi mudali. Molti anni dopo la frode venne scoperta, ma Tribuzzi riuscì ad evitare il processo corrompendo i suoi accusatori. Alla sua morte la ditta passò ai figli i quali allestirono due piccoli bastimenti che fecero navigare per conto proprio nel Levante, da dove importavano uva passa e vino.

Antonio Grassi, originario della Carnia, in gioventù entrò a far parte della Compagnia orientale; quando questa si sciolse aprì una casa di spedizioni. Alla sua morte lasciò un capitale di diecimila fiorini al figlio, il quale, per aumentarlo, fece entrare nella società altri due commercianti, Linusi ed i fratelli Simonetti di Udine.

Pandolfo Federico Osterreicher, proveniente dalla Germania, era un agente della Compagnia orientale e quando questa fallì - secondo l'autore a causa dello stesso Osterreicher che prosciugò i beni della società - aprì una casa di spedizioni che lasciò in eredità ai nipoti. Essi si occupavano di spedizioni e commissioni dei prodotti, fra cui baccalà e salumi, che facevano arrivare a Trieste con bastimenti provenienti dal Ponente. Il loro giro d'affari era tale che vantavano, nel 1768, un capitale di trentamila fiorini.

Un altro mercante stabilito a Trieste è Ignazio Craiter, originario

della Carinzia, anch' egli da giovane prestò servizio nella casa di commercio di Paolo Tribuzzi e dopo la morte di questi fu nominato curatore degli interessi patrimoniali dei figli, ancora minorenni, del defunto. L'impegno preso era quello di gestire l'attività di Tribuzzi a favore dei due figli ma, allorchè essi divennero maggiorenni, Craiter consegnò loro la ditta con un disavanzo di ventimila fiorini che, verosimilmente, trattenne per sé. In seguito, grazie alla dote della moglie, che comprensiva di denaro ed immobili si aggirava attorno ai diciottomila fiorini, e grazie anche alla somma sottratta ai Tribuzzi, aprì una propria casa di spedizioni, commerciando con l'argento vivo su commissione del Sovrano.

Il mercante più intraprendente del gruppo di coloro i quali, secondo l'autore del documento, possedevano attività ben avviate e potevano contare su un capitale considerevole, era sicuramente Giacomo Balletti. Questi, originario di Ferrara, aveva servito con il ruolo di ministro nella ditta Battoni & Rocci e, già, nel 1737 venne trasferito a Trieste per seguire gli affari della filiale di questi ultimi aperta nel porto franco. Dopo molti anni di servizio, Balletti si impossessò della ben avviata ditta triestina Battoni & Rocci che fabbricava rosoli "all'uso di Bologna", metodo molto apprezzato all'epoca, e che ne esportava grandi quantità in Germania. Per poter spuntare un prezzo migliore e raggiungere un numero così grande di commissioni dalla stessa Germania, Balletti prima di far arrivare le merci a destinazione le faceva passare per Bologna, dove nella "Fabbrica della Fenice", rinomata per i suoi rosolii, faceva

applicare sopra le bottiglie del liquore triestino l'etichetta della ditta bolognese. Oltre ad occuparsi di tale attività, Balletti aveva acquistato una fabbrica di saponi "all'uso veneto", che vantava una considerevole esportazione in Istria, in Friuli ed in Italia, dove la merce veniva introdotta da Ferrara per poi raggiungere Parma, Piacenza, Guastalla e Mantova, e da qui alla volta dello stato veneto di Verona e poi nel Tirolo. Molto ben avviata da Balletti era anche la sua fabbrica di "Cremor di tartaro". Grazie a doti di scaltrezza ed ingegno, Balletti riuscì a stabilire a Trieste un'attività di spedizioni che lui stesso rilevò dalla piazza di Venezia e che consisteva nel servizio di corriere da Trieste a Ferrara, città questa che costituiva il punto nevralgico per tutto il commercio fra l'Italia e la Germania. Dato tale numero di fabbriche, attività e immobili posseduti, l'ammontare complessivo del patrimonio di Balletti venne stimato attorno ai sessantamila fiorini.

L'ultimo mercante di questa prima rassegna è il tedesco Sebastiano Osmiller. Egli, oltre a svolgere un'attività di spedizioni e commissioni, possedeva una fabbrica di saponi, prodotto che esportava in Italia per la via del Ponte lago scuro sul Po', nello Stato ferrarese, e che gli aveva permesso di accumulare un capitale di diecimila fiorini.

Fra gli altri commercianti che si occupavano di spedizioni e commissioni e che da giovani prestavano servizio nelle ditte prima menzionate, l'autore annovera altri dieci mercanti, sui quali però non si sofferma data la loro, all'epoca, ristretta rilevanza economica

nel contesto cittadino. Essi sono: l'istriano Giovanni Rosconi, i tedeschi Adamo Wagner e Giovanni Locman, il triestino Antonio Maÿer, i carinziani Carlo Praun, Andrea Giopp, Valentin Cavallar ed i soci della ditta Neiwider & Berk, il milanese Giuseppe Giussani ed, infine, lo svizzero Marco Blanchney. È interessante notare come alcuni di questi giovani commercianti ancora inesperti, tanto da non destare l'interesse dell'autore che scrive, faranno a pieno titolo parte, negli anni successivi, del tessuto economico della città e delle istituzioni cittadine: è questo il caso di Wagner e Maÿer.

Nella terza categoria l'autore annovera i mercanti ebrei che nel 1768 operavano sulla piazza cittadina.

La prima ad essere nominata è la ditta Ventura Morpurgo la quale, dalle notizie in possesso dell'autore, sembrava essere in procinto di fallire a causa di un ingente debito contratto, ammontante a sessantamila fiorini. Tale ditta, comunque, servì da scuola di mercatura ai commercianti, dei quali fra poco si parlerà, che presso di essa andarono in gioventù a prestare il loro servizio.

Un altro negozio apparteneva a Grassin Vita Levi e si occupava di effettuare commissioni per l'acquisto di grani, tabacchi d' Ungheria e ferrarecce ed inoltre poteva contare su una base patrimoniale cospicua, incrementata dalle doti che i numerosi figli maschi del proprietario avevano ricevuto dalle rispettive mogli.

La terza società di mercanti presente nella lista apparteneva ai fratelli Luzzato e gestiva un giro d'affari che rendeva, al netto delle spese, ottomila fiorini annui. Essi possedevano una "scorzeria" e

commerciavano con il sale e l'olio che fornivano al Friuli imperiale. Inoltre, avendo casa a Gorizia gestivano la tessitura di Farra, la quale di proprietà sovrana, era stata concessa loro in affitto per dieci anni.

Giuseppe Morpurgo era un altro mercante ebreo che possedeva manifatture per la tessitura della seta sia a Gorizia che a Trieste. Trattava, inoltre, piccoli traffici di olio, che poi rivendeva nelle suddette zone.

L'ultimo mercante citato è Manasse Morpurgo che si occupava di acquisti di grano, avendo egli un'impresa che produceva pane. Oltre a ciò commerciava in olio che smerciava, poi, nel Friuli.

Fra tutte queste case di commercio quella indubbiamente di dimensioni maggiori era la società Bellusco & Rossetti. Il primo milanese e l'altro veneto, dopo aver prestato servizio per parecchi anni presso la ditta di Antonio Grassi, ne sfruttarono le amicizie ed i contatti, acquisendo loro stessi un portafoglio di clienti, che poi utilizzarono nella nuova casa di commercio. Producevano rosolii "all'uso di Bologna" e li esportavano con gran successo in Germania; inoltre esportavano a Londra, tramite un bastimento di loro proprietà, merci provenienti dalla Germania.

merci tedesche che poi esportavano a Londra con grande profitto.

Nell'ultima categoria delle attività commerciali presenti nel territorio di Trieste nell'anno 1768, l'autore inserisce i seguenti "botteggeri": le mercerie di Domenico Curti, dei fratelli Simonati e di Plos & Muner. Esse avevano assortimenti di panni, tele indiane e

seterie che si procuravano “a respiro” alla fiera di Bolzano. Inoltre erano presenti sulla piazza alcune botteghe di alimenti, quattro “specierie” e dieci caffetterie.

Considerando quanto detto sinora e raffrontando la realtà del commercio triestino emersa dai dati rinvenuti nel documento del 1768 con quella riscontrata nel carteggio della Deputazione di Borsa e riferita agli anni Ottanta del Settecento, risulta evidente che la situazione economica cittadina in tale lasso di tempo si era notevolmente evoluta. Questo senz’altro grazie alle iniziative commerciali attuate dai mercanti triestini, ma anche grazie all’attività legislativa della Corte di Vienna. Ad esempio, con una patente imperiale del 27 aprile 1769. Trieste fu dichiarata “libera città marittima” ed i diritti del porto franco vennero estesi a tutto il suo territorio ⁽¹²⁵⁾. Contemporaneamente fu pubblicata un’ordinanza in base alla quale “a tutte le merci che venivano esportate dalla città di Trieste e dal suo territorio per consumo e bisogno di questo, dovevasi concedere libero passaggio e quindi esenzione da qualsiasi dazio o bolletta anche per l’avvenire”; vennero pure esonerate da ogni dazio d’uscita “tutte le vettovaglie e gli altri generi di necessità che venivano importati nella città di Trieste per essere ivi consumati” ed, infine, vennero concessi molti vantaggi economici alle fabbriche e alle manifatture esistenti o sul

⁽¹²⁵⁾ A Trieste, precedentemente a tale patente, l’area cosiddetta franca era quella portuale, si estendeva, cioè, dal Mandracchio a Campo Marzio. In seguito alle disposizioni previste dalla patente del 1769, i privilegi del porto franco vennero estesi a tutta la città ed a tutto il suo territorio da S.Croce a Zaule.

punto di essere erette nel Litorale, e ciò tanto nell'importazione dei materiali dai paesi ereditari, quanto nell'esportazione dei prodotti a quella volta. Inoltre, in quello stesso anno fu inaugurato il grande "Lazzaretto nuovo di contumazia", più ampio e più funzionale rispetto a quello fatto costruire da Carlo VI e necessario a causa del costante pericolo di contagi, dovuti alle frequenti epidemie che colpivano alcuni Paesi, specialmente quelli medio-orientali, da cui provenivano le navi in arrivo nel porto. Esso era fornito di magazzini per lo "spurgo" delle merci sospette e possedeva numerose zone attrezzate per la sistemazione dei passeggeri in quarantena. Un altro elemento importante che influi sullo sviluppo dei traffici cittadini fu l'ultimazione nel 1779 della nuova strada commerciale che, oltrepassando il valico di Opicina, raggiungeva Lubiana e poi Vienna, riducendo, così, la durata del viaggio da Trieste alla capitale austriaca a sette giorni.

Sembra plausibile, quindi, sostenere che tali infrastrutture e tutte le agevolazioni ulteriormente concesse alla città, attorno agli anni Settanta, abbiano stimolato ed incrementato l'iniziativa imprenditoriale triestina ⁽¹²⁶⁾.

Sul finire del Settecento, il notevole livello raggiunto dal porto franco nell'attività mercantile, nei traffici marittimi e nella messa a

⁽¹²⁶⁾ Su questo aspetto CAMERA TRIESTINA DI COMMERCIO ED INDUSTRIA, *Il porto franco di Trieste. Memoria ossequiosamente dedicata all'eccelso Consiglio dell'Impero dalla Camera triestina di commercio ed industria*, Trieste, 1863. A tale proposito i dati confermano la tendenza di crescita economica: nell'anno 1766 l'ammontare dell'esportazione per la via di mare fu valutato in 3.700.000 fiorini, nel 1790 il valore delle merci esportate per mare raggiunge i 10 - 18 milioni di fiorini, a seconda delle fonti.

punto di strutture capaci di supportare tale sviluppo economico è testimoniato anche da un documento scritto nell'anno 1796 da Samuel Vital ⁽¹²⁷⁾. Egli, originario di Zante e proveniente da una famiglia di mercanti marittimi, si stabilì a Trieste nel 1788 poiché assunto dalla Camera di Assicurazioni in qualità di segretario, date le sue particolari attitudini nella conoscenza e gestione del commercio marittimo, acquisite in ben trent'anni di servizio nelle assicurazioni presso la piazza di Venezia.

Vital scrisse una memoria indirizzata al Collegio dell'Accademia degli Arcadi romano – sonziaci di Trieste, di cui era membro effettivo, ed al conte Pompeo de Brigido, governatore della città e “Pro – Vice- Custode” di detta Accademia. Si trattava di un circolo esclusivo di cui potevano entrare a far parte coloro che si erano particolarmente distinti nelle attività del commercio, della politica, dell'arte e nel campo della cultura e che si prefiggeva la promozione delle scienze e dell'immagine della città.

Nella memoria Vital constatava con grande stupore l'efficienza del porto e le opere abilmente eseguite dalle maestranze cittadine, pur sollevando alcune critiche volte a suggerire delle migliorie. Vital si soffermava sull'“eccellenza del porto nel Lazzaretto di S. Teresa” e sulla buona qualità del canale che lo percorreva, anche se aggiungeva che una maggiore lunghezza, larghezza e profondità dello stesso sarebbero state più utili alla sicurezza dei bastimenti soggetti alle maree della rada.

⁽¹²⁷⁾ BIBLOTECA CIVICA DI TRIESTE ATILIO HORTIS, SEZIONE MANOSCRITTI, op. cit., R. P. MS 3 – 26 / 5.

Nella medesima memoria sono, altresì, annotate scrupolosamente tutte le strutture presenti nel porto, le quali dimostravano sia la competenza di coloro che le avevano progettate che la determinazione della città nel perseguire l'innovazione ed l'ammodernamento necessari allo sviluppo commerciale. Vital constatata la presenza di attrezzature erette per estrarre il fango dalla rada, di porti, di canali e di gavitelli che, collocati all'ingresso del Lazzaretto di S. Teresa, agevolavano l'entrata dei bastimenti, il loro ancoraggio nel Lazzaretto stesso e le procedure di carico e scarico delle merci. La notevole esperienza in campo marittimo acquisita nella pratica del commercio e delle assicurazioni gli permetteva di sostenere che il carenaggio mercantile, che si effettuava a Trieste, non aveva uguali in molte città marittime e che su tale piazza erano presenti tutte le strutture necessarie alla costruzione e riparazione di qualsiasi bastimento. Invece, ciò in cui difettava il porto, secondo le osservazioni di Vital, era un faro che avrebbe avuto la funzione di guida per tutti i naviganti che entravano nella rada di notte. Egli suggeriva l'erezione di una torre con fanale nel cosiddetto fortino del Lazzaretto vecchio ⁽¹²⁸⁾ che avrebbe dovuto scongiurare il pericolo per le imbarcazioni di perdersi, come era già avvenuto, poco tempo prima, alla nave inglese "Letizia" ed al bastimento veneto "Stella rilucente" , entrambe cariche di merci di grande valore.

⁽¹²⁸⁾ Si tratta del Lazzaretto di S. Carlo situato nella zona di Campo Marzio. Fatto costruire dall'imperatore Carlo VI, esso venne ultimato nel 1730.

Per convincere il Governo triestino dell'utilità e della necessità di tale provvedimento Vital invita a riflettere sulle misure adottate, ad esempio, dagli Inglesi i quali di notte accendevano dei fuochi per avvertire i naviganti e porli in grado di evitare i pericoli o dai Livornesi e Genovesi i quali, invece, nei loro porti avevano già eretto dei fanali utilizzati per lo stesso scopo. Egli, inoltre, sottolinea con vigore che la collocazione geografica del golfo di Trieste costituiva una barriera naturale alla libera navigazione dei bastimenti. Il golfo, infatti, racchiuso da un lato dalla punta di Salvore e dall'altro da Grado, col banco pericolosissimo che si estendeva sino a Duino, costituiva un passaggio piuttosto rischioso per le navi le quali, soprattutto di notte, naufragavano nelle secche di Grado con enorme danno al commercio della città a causa dei carichi perduti. Interessante, infine, risulta essere il calcolo economico fatto da Vital inerente le spese necessarie alla fabbrica del fanale: queste non avrebbero aggravato l'erario in quanto sarebbero state sostenute introducendo una piccola imposta che sarebbe stata pagata solo da coloro che avrebbero tratto profitto dall'erezione dell'opera. Inoltre, i naviganti avrebbero potuto ricavare il denaro necessario a tale provvedimento dai noli, come erano soliti fare per le altre contribuzioni relative ai diritti del porto. Dal prospetto, rinvenuto nella memoria scritta da Vital, inerente l'ammontare dell'imposta calcolato sulla base del numero di imbarcazioni giunte nel porto di Trieste, si evince un dato importante relativo, appunto, alla quantità di traffico marittimo

presente nel porto franco nei primi anni Novanta del Settecento. Tra i vari tipi di imbarcazioni si annoverano navi, polacche, checchie, brigantini, sciambecchi, tartane, marzigane, scialuppe, tartanoni, pieleggi e trabaccoli. Esse erano divise, nel prospetto di Vital, in tre classi in base alla loro grandezza ed in proporzione a questa veniva applicata la tassa d'ingresso nel porto di 20, 14 e 3 fiorini.

Nel 1790 entrarono in porto 96 imbarcazioni appartenenti alla prima categoria rappresentata dalle navi a tre alberi, 208 fra checchie ed altre barche a due alberi appartenenti alla seconda categoria e 1125 imbarcazioni più piccole fra cui i tartanoni.

Le rilevazioni relative agli anni 1793 e 1794 evidenziano un netto incremento degli arrivi nel porto franco. Nel 1793 le navi a tre alberi sono 117, quelle a due alberi 230 e le imbarcazioni minori registrano, invece, una piccola flessione scendendo a 923. Nel 1794, infine, secondo il computo fornito da Vital, 134 sono le navi a tre alberi, 306 le checchie e simili a due alberi, 1192 i tartanoni e le altre imbarcazioni minori.

Da quanto detto sin qui relativamente al documento del Vital, rinvenuto fra gli atti dell'Accademia romano – sonziaca, ancora una volta può constatarsi, la tendenza graduale ma continua alla crescita dei traffici mercantili e all'incremento del commercio triestino in generale nella seconda metà del Settecento, frutti dell'iniziativa imprenditoriale della città.

Un altro documento, risalente al 1787 e reperito anch'esso nella

sezione manoscritti antichi della Biblioteca civica di Trieste ⁽¹²⁹⁾, ci dimostra come, anche in quel periodo, i rapporti tra Trieste e le Province goriziane fossero al centro dell'attenzione degli operatori economici. Si tratta di una dissertazione scritta da un Accademico dell'Arcadia, Francesco de Steffaneo, che risiedeva a Gorizia, si occupa, in particolare, dei generi di consumo nazionale, ed adatti anche all'esportazione, rinvenibili nelle suddette province e cioè la seta, il vino, il legname e la canapa.

La seta, secondo la relazione di de Steffaneo, costituiva una fonte di grandi profitti nelle Contee goriziane. In questi luoghi, infatti, si vendevano le sete grezze e i manufatti di drapperie qui fabbricati, la cui produzione raggiungeva il numero di otto, o addirittura, novemila pezze all'anno. Nonostante tale produzione, l'autore lamentava la mancanza di una radicata cultura concernente la materia prima. Egli, infatti, sosteneva l'esigenza di una maggior attenzione alle colture degli alberi di gelso e dei bachi e ravvisava in tale carenza un notevole danno al lucroso commercio delle drapperie di seta a Trieste. Insisteva, poi, sull'esigenza di una maggiore istruzione nel delicato compito della filatura della seta, dalla quale dipendeva la facilità nel venderla ed il conseguente guadagno che era fonte di sostentamento per molte famiglie delle province goriziane e di Trieste. Tale accuratezza nelle varie fasi di produzione dei filati, così necessaria per de Steffaneo, costituiva il motivo per il quale le sete delle province goriziane venivano

⁽¹²⁹⁾ BIBLIOTECA CIVICA DI TRIESTE ATTILIO HORTIS, SEZIONE MANOSCRITTI, op. cit., R.P.MS 3 - 26 / 7.

acquistate da Venezia, dall'Inghilterra e dalla Francia che le impiegavano nelle loro più importanti manifatture, non potendo servirsi delle sete siriane, persiane e cinesi in quanto troppo sottili e, quindi, deboli. Inoltre, l'autore, pur riconoscendo la superiorità delle sete di Messina e di Palermo o degli organzini di Bologna, di Torino e di Firenze, contemplava la possibilità di eguagliare tale qualità adottando grande diligenza e forte impegno nelle manifatture goriziane. Da ciò sarebbe derivato un considerevole ritorno economico per Trieste, in quanto si sarebbero utilizzate le rotte marittime e fluviali per esportare tale prodotto in tutta Europa.

Il secondo ramo di commercio che le Province goriziane avrebbero potuto offrire allo scalo triestino era quello dei vini. L'autore della relazione affermava che il vino non aveva mai costituito un commercio d' esportazione a causa di un errato pregiudizio secondo il quale i vini delle Contee di Gorizia e Gradisca non si conservavano più di uno, al massimo, due anni. Infatti, il vino rosso, del quale si produceva la maggior quantità, ed il bianco venivano consumati nelle suddette Province, ad eccezione della ribolla , del prosecco e del cividino che erano venduti in Carnia e Carinzia. Si sosteneva, quindi, la necessità di un intervento del Governo affinché il genio e l'industria degli uomini avessero potuto risollevar tale genere di commercio che vedeva impiegata molta manodopera di questi luoghi. Le Contee goriziane, nel periodo a cui risale la relazione, producevano annualmente da sedici a

diciasettemila botti da 18 emeri ⁽¹³⁰⁾ l'una di vino. Una quantità davvero notevole dovuta al fatto che nelle Contee goriziane sia i colli che le pianure erano coperte da tappeti di filari di viti. Tale metodo di coltivazione delle vigne nel goriziano, però, sottolineava de Steffaneo, costituiva un abuso, in quanto era stato proibito da un "Sovrano Decreto" piantare viti nelle pianure, poiché ciò sottraeva i pascoli agli animali ed impediva la coltivazione dei generi necessari al sostentamento di quelle popolazioni. Tale disobbedienza alla regia disposizione era dovuta, in base a quanto si legge nella dissertazione, alla convinzione dei vinaioli che la bontà e la preziosità dei vini dipendeva dalla qualità delle uve e questa, a sua volta, dal terreno: a conferma di ciò si sosteneva che le migliori viti adatte alla terra di collina, se trasportate in pianura avrebbero potuto degenerare; così come sarebbe potuto avvenire alle vigne di Tocai o alle ribolle del collio qualora fossero state trasferite nelle pianure della Toscana.

L'intenzione che emerge in questi passaggi della relazione, relativi alla produzione del vino a Gorizia e Gradisca, è quella di suggerire, al Governo di Trieste e delle due Province, di indirizzare l'industria di tale genere al perfezionamento della produzione. Nel far ciò si sarebbero potuti ottenere vini sempre migliori, sbaragliare la concorrenza ed introdurre, così, nelle suddette regioni, attraverso i

⁽¹³⁰⁾ L'emero di Vienna corrisponde esattamente all'orna, la misura, cioè, più comune di generi liquidi che si usava a Trieste, tanto all'ingrosso, quanto al minuto. (1 orna = 40 boccali = 2988 pollici cubi di Francia), in ANDREA METRA', *Il mentore perfetto de' negozianti*, vol. V, Trieste, 1793, p. 348.

ricchi traffici del porto franco di Trieste verso la Germania e l'America, il capitale necessario alla loro economia.

Il terzo genere che il porto triestino avrebbe potuto esportare dalle Province goriziane, in base all'analisi di de Steffaneo, era il legname tanto per la costruzione di navi che per l'uso nell'industria ⁽¹³¹⁾; e ciò sarebbe potuto avvenire verso quei paesi carenti di zone boschive come la Lombardia, altre regioni dell'Italia e la Spagna, dove per primo il ricco mercante Stralendorff avviò il commercio delle tavole di legno.

Il quarto ed ultimo genere che le Province goriziane avrebbero potuto offrire a favore del commercio triestino era la canapa con i relativi prodotti derivati. La sua capacità di crescere e prosperare bene nelle terre di questi Stati, ma particolarmente nella "bassa goriziana", dove la presenza di un terreno quasi sempre umido, simile se non migliore al suolo di Bologna, di Ferrara, di Mantova e dell'Isola di Riga – luoghi nei quali era ricca tale produzione ⁽¹³²⁾– prometteva esiti felici. La coltura di tale piantagione era, infatti, considerata importantissima in quanto non solo necessaria all'uso domestico per le telerie che se ne ricavavano, ma anche essenziale alla nautica, dove vele, cordame e gomene erano costituiti di canapa. Veniva suggerito, quindi, dal de Steffaneo, di incrementare

⁽¹³¹⁾ Per la fabbricazione di carrozze, sedie, calessi e carri, utilizzando il rovere goriziano preferibile, in quanto più robusto, a quello della Germania e dell'Italia meridionale e per la costruzione di strumenti agricoli utilizzati nelle Alpi venete, del Tirolo, della Svevia e del Cragno.

⁽¹³²⁾ Sul punto vedi anche DANIELE ANDREOZZI, *Tra Trieste, Ancona, Venezia e Bologna. La canapa e il commercio nell'Adriatico del Settecento*, in corso di pubblicazione.

nelle Contee goriziane le colture di canapa, fino a quel momento in quantità non particolarmente rilevante, poiché questa, seppur seminata a scapito dei grani, avrebbe potuto rendere sul mercato un profitto triplo se non quadruplo rispetto al frumento, alla segala, al sorgo o ai fagioli. Infine, a tale organizzazione del suolo, sarebbe dovuta seguire una pianificazione della distribuzione di “botteghe” su tutto il territorio triestino, nelle quali i contadini avrebbero potuto vendere la canapa macerata e preparata ai negozianti di Trieste, che l'avrebbero, poi, spedita lungo le rotte dei loro traffici.

3.1- *EPILOGO*

In seguito allo sviluppo economico seguito all'istituzione del porto franco, i mercanti delle più diverse nazionalità si stabilirono numerosi a Trieste.

Ad esmpio, molti furono quelli provenienti dai paesi tedeschi dell'Impero che giunsero nel porto franco nella seconda metà del Settecento. Questi negozianti bavaresi, fiamminghi, svevi, prussiani, franconi e sassoni trafficarono a lungo, rimanendo, però, quasi tutti sino alla fine dei loro giorni a Trieste.

Risulta complicato citare tutti i nomi dei mercanti nordici, ma probabilmente quelli più significativi sono Ambrogio Strohlendorf,

Adamo Wagner, Giovanni Leonardo de Bogner, Giorgio Enrico Trapp, Wolfango Federico Renner, Giovanni Enrico Dumreicher, Sebastiano Hossmüller, Cristoforo Ritter, Christiano Schwachhoffer, Giovanni Enrico Frohn, Eliseo e Carlo Rittmeyer, Giovanni Lodovico Weber, Giovanni Hagenauer e Carlo Lodovico de Bruck.

Oltre a tali nomi, non si può non menzionare quello di Pandolfo Federico Öesterricher il quale, proveniente da una famiglia patrizia di Augusta, iniziò l'attività di commercio nel 1750 in società con Corrado Thomann e Giovanni Giorgio Dumreicher, arricchendosi velocemente. Molto simile per gli esiti fortunati fu il destino di Taddeo Reyer il quale, dopo aver compiuto una lucrosa impresa commerciale alla volta di Baltimora, dove si era diretto con un bastimento sovraccarico di ogni bene, si affermò come potente e facoltoso mercante all'interno della Borsa triestina. Un altro esempio di intuito ed ingegno negli affari è fornito dal greco Demetrio Carciotti. Giunto dalla Morea nel 1775, diede prova del suo spirito imprenditoriale inizialmente dedicandosi al trasporto dei viveri a bordo dei bastimenti greci ancorati nel porto di Trieste e offrendo la propria opera in qualità di interprete per il disbrigo degli affari dei capitani. Avendo racimolato un piccolo capitale con tali attività, intraprese anche un traffico con il Levante, incrementando così tanto il proprio patrimonio da potersi permettere di acquistare, per mezzo milione di fiorini, un palazzo situato sulle rive triestine.

Non meno intraprendente fu il fiammingo Giovanni Ignazio Verpoorten il quale, già direttore della *Emdener Kompagnie*, arrivò nel 1760 a Fiume, dove diresse uno zuccherificio. Si trasferì, poi, nel 1776 a Trieste, dove fondò nel 1781 La Compagnia di sicurtà, di commercio e di sconto e fu fautore di molte altre imprese economiche. Infatti, in quegli anni, comprò la prima raffineria triestina che Giovanni Giorgio Simon aveva aperta, con l'aiuto dello Zinzerdorf, presso il Lazzaretto vecchio. Assieme a Verpoorten, come direttori della fabbrica, operarono Giuseppe Bellusco, console di Ragusa venuto a Trieste nel 1740, e Giorgio Enrico Trapp.

Non si può, però, tralasciare di menzionare un gruppo di affaristi - fra cui Belletti, Bolz, Simpson, Verpoorten, Curtovich e Rossetti - i quali, collocato il loro quartier generale a Trieste, avviarono fiorenti traffici che coinvolgevano finanzieri e mercanti in molte piazze d'Europa.

Forse, però, per capire l'atmosfera che si viveva nella città all'epoca, ed avere un'idea dei colori e degli idiomi che l'animavano può essere più utile una vecchia edizione di uno "Zibaldone", che raccoglieva scritti di autori contemporanei all'epoca in questione concernenti la vita e la storia della città; questa, infatti, ci fornisce una descrizione, risalente al 1797, del porto franco.

Si tratta di una pittoresca descrizione scritta dal generale Desaix in occasione di una sua permanenza a Trieste al tempo dell'occupazione francese:

Trieste s' accresce ogni giorno, fra qualche tempo diventerà considerevole. A tutte le sue estremità si vedono innalzarsi edifici nuovi, molto grandi e belli. Da ogni parte si ode risuonar l'opera dei falegnami e muratori. Le vie sono ingombre di materiale da costruzione, che sta a segnare il posto di case che devono sorgere e che saranno costruite in brevissimo tempo.

Interessantissimi sono a Trieste i costumi che vi si vedono per le strade, di gente di tutte le nazioni e specie. Tedeschi ed ungheresi che vengono a caricare le mercanzie per i loro paesi, gli ungheresi vestiti alla ussara, corta giubba azzurra, pantaloni, stivali bassi, copricapi miserrimi, piccoli cavalli attaccati a grossi veicoli, mentre i tedeschi hanno cavalli grandi e carri enormi. E poi tanti Levantini, di tutte le specie, greci, turchi dell'Asia minore, dell'Africa, ognuno nel suo costume caratteristico, tutti con brache larghissime fino al ginocchio; molti portano i capelli neri attorti in treccia, giubba bruna corta, cintura rossa, ampie brache nere, calze bianche e copricapo rotondo: costume che, se di stoffa fine, mi pare superbo. Quelli di Smirne hanno sovrapposte due tuniche ampie e lunghe fino ai piedi; una è fissata dalla cintura, l'altra ondeggia; alti copricapi rotondi. I turchi sono in sandali, chi a gambe nude, chi con pantaloni ampi, fino sotto il polpaccio, testa rasa o

capelli cortissimi, turbante basso. Seduti a gambe incrociate su tutte le banchine, fumano in continuazione le loro lunghissime pipe, spesso ripetendo: “Allah, Allah”. Ne ho visti con stivaletti, veste violetta e galloni d’oro, ampio manto e magnifico pugnale alla cintura. Non mi stancherei di parlare di questi costumi la cui varietà mi ha tanto divertito.