

STORIA ECONOMICA

ANNO XIX (2016) - n. 2



Edizioni Scientifiche Italiane

Direttore responsabile: LUIGI DE MATTEO
Comitato di Direzione: LUIGI DE MATTEO, ALBERTO GUENZI,
PAOLO PECORARI

La Rivista, fondata da Luigi De Rosa nel 1998, si propone di favorire la diffusione e la crescita della Storia economica e di valorizzarne, rendendolo più visibile, l'apporto al più generale campo degli studi storici ed economici. Di qui, pur nella varietà di approcci e di orientamenti culturali di chi l'ha costituita e vi contribuisce, la sua aspirazione a collocarsi nel solco della più solida tradizione storiografica della disciplina senza rinunciare ad allargarne gli orizzonti metodologici e tematici.

Comitato scientifico: Frediano Bof (Università di Udine); Giorgio Borelli (Università di Verona); Andrea Cafarelli (Università di Udine); Aldo Carera (Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano); Giovanni Ceccarelli (Università di Parma); Daniela Ciccolella (CNR-Issm); Alida Clemente (Università di Foggia); Francesco Dandolo (Università Federico II di Napoli); Francesco D'Esposito (Università G. D'Annunzio di Chieti-Pescara); Marco Doria (Università di Genova); Giovanni Farese (Università Europea di Roma); Giulio Fenicia (Università di Bari); Luciana Frangioni (Università del Molise); Paolo Frascani (Università L'Orientale di Napoli); Maurizio Gangemi (Università di Bari); Andrea Giuntini (Università di Modena e Reggio Emilia); Amedeo Lepore (Seconda Università di Napoli); Germano Maifreda (Università di Milano); Daniela Manetti (Università di Pisa); Paola Massa (Università di Genova); Giampiero Nigro (Università di Firenze); Nicola Ostuni (Università Magna Græcia di Catanzaro); Paola Pierucci (Università G. D'Annunzio di Chieti-Pescara); Gianluca Podestà (Università di Parma); Mario Rizzo (Università di Pavia); Gaetano Sabatini (Università di Roma Tre); Giovanni Vigo (Università di Pavia).

Storia economica effettua il referaggio anonimo e indipendente.

Direzione e redazione: Prof. Luigi De Matteo, vico S. Maria Apparente, 44, 80132 Napoli; Università di Napoli "L'Orientale", Dipartimento di Scienze Sociali, Largo San Giovanni Maggiore, 30, 80134 Napoli – Tel. 081/6909483; *e-mail:* dematteo@unior.it

Gli articoli, le ricerche, le rassegne, le recensioni, e tutti gli altri scritti, se firmati, esprimono esclusivamente l'opinione degli autori.

Amministrazione: Edizioni Scientifiche Italiane, via Chiatamone 7, 80121 Napoli – tel. 081/7645443 pbx e fax 081/7646477 – Internet: www.edizioniesi.it; *e-mail:* info@edizioniesi.it

Registrazione presso il Tribunale di Napoli al n. 4970 del 23/6/1998. Responsabile: Luigi De Matteo.

Copyright by Edizioni Scientifiche Italiane – Napoli.

Periodico esonerato da B.A.M. art. 4, 1° comma, n. 6, d.P.R. 627 del 6-10-78

SOMMARIO

ANNO XIX (2016) - n. 2

ALLA RICERCA DEL «NEGOZIANTE PATRIOTA». MORALITÀ MERCANTILI E COMMERCIO ATTIVO NEL SETTECENTO a cura di Biagio Salvemini

<i>Virtù, mercantilismi e mercanti dell'Europa settecentesca. Qualche considerazione introduttiva</i> di Biagio Salvemini	p.	369
ANDREA ADDOBATI, <i>Questa non è Sparta! Il nababbo e il negoziante patriota in una commedia di Samuel Foote</i>	»	385
DANIELE ANDREOZZI, « <i>Ne pas celui de la Nation</i> ». <i>Moralità, norme, interessi e commerci tra Trieste, il mare e gli spazi mercantili (XVIII secolo)</i>	»	403
FRANCESCO CAMPENÒ, <i>Il mercante eroico: elogi funebri di negozianti nella Napoli del Settecento. (La morale mercantile secondo Antonio Jerocades)</i>	»	433
ANNA STELLA CARRINO, « <i>Tous ces différents négociants étrangers sont autant des sangsues de la place de Marseille</i> ». <i>Forme di patriottismo in una place marchande fra Sei e Settecento</i>	»	461
DANIELA CICCOLELLA, <i>Il prezzo della patria. Stato, negozianti e regolazione dei prezzi alla voce nel Mezzogiorno nel secondo '700</i>	»	491
ALIDA CLEMENTE, <i>Aporie della moralità mercantile e governo politico del mercato: un negoziante 'virtuoso' nella carestia del 1764</i>	»	531
ANGELA FALCETTA, « <i>Ad utilità del commercio de' due Regni</i> ». <i>L'orizzonte morale dei mercanti greco-ottomani nel Regno di Napoli (XVIII secolo)</i>	»	561
STORICI		
ANDREA GIUNTINI, <i>Giorgio Mori: la storia l'economia la politica</i>	»	587
ANGELO MOIOLI, <i>Sergio Zaninelli e la scuola di Mario Romani</i>	»	605

SOMMARIO

STORIOGRAFIA

- LUIGI ALONZI, *Per la storia della storia economica: questioni di metodo e prospettive d'indagine* » 639

RECENSIONI E SCHEDE

- S. ZOPPI, *Pietre di confine. Personali apprendimenti*, Rubbettino, Sovèria Mannelli 2015 (G. Farese) » 671
- Incontri di civiltà nel Mediterraneo: l'Impero ottomano e l'Italia del Rinascimento: storia, arte e architettura*, a cura di Alireza Naser Eslami, Olschki, Firenze 2014 (M.P. Zanoboni) » 675
- P. BRAUNSTEIN, *Les allemands à Venise (1380-1520)*, École française de Rome, Rome 2016 (M.P. Zanoboni) » 677

«NE PAS CELUI DE LA NATION».
MORALITÀ, NORME, INTERESSI E COMMERCII
TRA TRIESTE, IL MARE E GLI SPAZI MERCANTILI
(XVIII SECOLO)

In Lisbona, Venezia, Trieste, Napoli e nel Mediterraneo lo stato appare fluido, poroso, complesso e strettamente interconnesso con la società. In tale contesto le illegalità di mercanti, aristocratici e membri della burocrazia si confrontano con le pratiche di una moltitudine di attori portatori delle loro proprie logiche e interessi. Lo Stato costruisce infrastrutture e spazi di prevedibilità e offre servizi; i mercanti hanno bisogno di tutto questo per vincere la competizione con i loro concorrenti. L'obiettivo è trovare punti di raccordo tra eventi avvenuti in questi differenti teatri.

Trieste, Mediterraneo, spazi, commercio, Stato

In Lisbon, Venice, Trieste and Naples and in the Mediterranean sea, the state appeared fluid, porous, complex and closely linked to the society. In such context the illegalities of merchants, aristocrats and bureaucrats matched against the practices of multitude of actors having their own reasons and interests. The state built infrastructures and spaces of predictability and offered services much needed by; the merchants in order to compete with their adversaries. The objective is to find common features between events which took place in such different theaters.

Trieste, Mediterranean sea, spaces, trade, State

Nel cercare, nelle vicende di Trieste, il senso delle frizioni tra norme, pratiche e moralità, le fonti mi hanno giocato un brutto scherzo portandomi in un porto assai lontano, Lisbona. Una scena in cui, per di più, si agitano attori che con Trieste hanno un legame assai tenue. Eppure, proprio tale punto di partenza è apparso offrire una via per cercare di mettere un po' d'ordine in quello che si presentava come un confuso e continuo cumularsi di momenti di conflitto. Da qui torneremo nel mare Adriatico e a Trieste. Il tentativo è quello di comprendere i modi e i perché delle relazioni e degli intrecci esistenti tra

le politiche economiche dei Principi, in particolare degli imperatori asburgici, e gli interessi e le pratiche dei mercanti e degli operatori economici in un secolo, il XVIII, che, come il nostro XXI, si presenta globale; cioè come un momento in cui le reti fanno aggio sui confini, soprattutto nei fluidi spazi delle acque e delle economie¹.

Lisbona

Nel maggio del 1776 a Lisbona capitò una nave con bandiera imperiale, la Joseph and Theresie, appartenente alla neonata Compagnie Imperiale Asiatique de Trieste². La nave, guidata dal fondatore, direttore e socio della compagnia, William Bolts, era salpata da Londra per recarsi a Livorno e da qui ripartire per le Indie per poi rientrare a Trieste. Il viaggio era stato assai tormentato³. Il 14 marzo di quel-

¹ Sul Mediterraneo del Settecento si veda B. SALVEMINI, *Negli spazi mediterranei della «decadenza». Note su istituzioni, etiche e pratiche mercantili della tarda età moderna*, «Storica», 51 (2011), pp. 7-51. Per i processi di globalizzazione del XVIII secolo, I. WALLERSTEIN, *Il concetto di spazio economico, Appendice*, in Id., *Il Capitalismo storico*, Torino 1985, pp. 91-107; P. VELTZ, *Economia e territori: dal mondiale al locale*, in *Neoregionalismo. L'economia arcipelago*, a cura di P. Perulli, Torino 1998, pp. 128-151; M. FUSARO, *Reti commerciali e traffici globali in età moderna*, Roma 2008; *Commercial Networks and European Cities, 1400-1800*, a cura di A. Carcausi e C. Jeggle, London 2014; *Maritime History as Global History*, a cura di M. Fusaro e A. Polónia, St. John's (Newfoundland) 2010; *Mediterranean doubts: Trading Companies, Conflicts and Strategies in the Global Spaces (XV-XIX Centuries)*, a cura di D. Andreozzi, in corso di stampa, e la bibliografia ivi citata.

² ARCHIVIO DI STATO DI VENEZIA (d'ora in avanti ASV), *5 Savi alla Mercanzia (Savi)*, I, 695, Lisbona, 28 maggio 1776.

³ Sulle vicende di Bolts e della compagnia imperiale si veda WILLIAM BOLTS, *Racueil de pieces autentiques, relative aux affaires de la ci-devant Société Impériale Asiatique de Trieste gerées à Anvers*, Anvers 1787; W. MARKOV, *La compagnia asiatica di Trieste (1775-1785)*, «Studi storici», 2 (1961), pp. 3-28; F. BABUDIERI, *Le vicende della «compagnia asiatica di Trieste»*, «Archeografo triestino», XLIX (1989), pp. 217-234; F. BABUDIERI, *L'espansione mercantile austriaca nei territori d'oltremare nel XVIII secolo e i suoi riflessi politici ed economici*, Milano 1978; M. WANNER, *William Bolts and Société Imperiale Asiatique de Trieste 1781-1785*, «Prague papers on History of International Relations», 2004, pp. 57-73; G. GILIBERT, *Il mercante, il banchiere e l'imperatrice. L'avventura coloniale della Compagnia asiatica di Trieste*, in *Storia economica e sociale di Trieste*, II, *La città dei traffici 1719-1918*, a cura di R. Finzi, L. Panariti e G. Panjek, Trieste 2003, pp. 3-20; B.M. GOUGH, R.J. KING, *William Bolts: An Eighteenth Century Merchant Adventurer*, «Archives. The Journal of British Records Association», 112 (2005), pp. 8-28; N.L. HALLWARD, *William Bolts, A Dutch Adventurer under John Company*, Cambridge 1920; R.J. KING, *Heinrich Zimmer-*

l'anno la nave, denominata Earl of Lincol, aveva preso il mare inalberando la bandiera inglese, ma, giunti di fronte a Capo Finisterre, Bolts aveva mutato il nome della nave in Joseph and Theresie e issato il vessillo imperiale⁴. «Al mutarsi di scena» l'equipaggio, «tutto scorgendosi gabbato e scandalizzato de' cattivi trattamenti sofferti durante il tragitto da' direttori della nave, come pure scoperte false le ampollose promesse stategli fatte di eccedenti salari, di unanime e pieno consenso» si era ammutinato e, «colla più risoluta violenza», aveva costretto il capitano a fare vela su Lisbona⁵.

Una volta in porto settanta marinai abbandonarono «tumultuariamente» la nave e «quei pochi che o per promesse o per lusinghe o per qualche avanzo di contante accomodati s'erano a rimanervi, una fregata da guerra inglese, che qui trovavasi, collo schiso suo mandò a prenderli». Così a bordo della Joseph and Theresie rimasero soltanto cinque uomini «da camera»⁶.

Allora Bolts, persona nota e di prestigio sulle rotte mercantili e nelle piazze finanziarie europee come Vienna, Anversa e Londra e che in precedenza aveva anche vissuto a Lisbona, cercò di assoldare i marinai delle altre navi lì ancorate. La sua offerta – tre zecchini al mese – ebbe effetto tra gli equipaggi di alcune imbarcazioni veneziane, che, secondo quanto affermò il console della Repubblica Serenissima a Lisbona, Antonio Maria Gherro, a loro volta «tumultuariamente» disertarono⁷. La scena si complicò. Gherro chiese il loro arresto e questi si rifugiarono a bordo della nave di Bolts. Sulle banchine del porto le frizioni erano continue; alcuni marinai vennero effettivamente incarcerati dalle autorità portoghesi, ma furono subito rilasciati in seguito all'intervento del console imperiale mentre, da parte loro, altri inviavano ai capitani messaggi «ironici e insultanti», offendevano la bandiera della

mann and the Proposed Voyage of the Imperial and Royall Ship Cobenzell to the north West Coast in 1782-83, «The Norther Mariner/Le Marin du Nord», XXI (2011), pp. 235-262; D. ANDREOZZI, *From the Black Sea to the Americas. The commercial companies of Trieste and the global network of traffics (18th century)*, in *Mediterranean doubts*.

⁴ WANNER, *William Bolts*, p. 62.

⁵ ASV, *Savi*, I, 695, 28 maggio 1776. Sui marinai, il loro lavoro, le liti a bordo e i problemi giurisdizionali che da queste nascevano *Law, labour, and Empire. Comparative Perspectives on Seafares, c. 1500-1800*, a cura di M. Fusaro, B. Allaire, R. Blakmore e T. Vanneste, London 2015.

⁶ ASV, *Savi*, I, 695, 28 maggio 1776. Il comportamento della fregata può far sorgere dei dubbi sulle modalità dell'ammutinamento, facendo pensare a un qualche intervento delle autorità inglesi.

⁷ *Ibidem*.

Repubblica Serenissima, con espressioni che per «decenza» il console non osava nemmeno scrivere, e sostenevano che, qualora i veneziani avessero voluto una ciurma, avrebbero dovuto pagarla come faceva Bolts. Il capo degli ammutinati, Mattio Stipanich, si definiva suddito imperiale, ma la sua identità 'nazionale'⁸ era assai complessa; nato a Segna (Senj), porto asburgico nel mare Adriatico, da quindici anni sposato con una veneziana e residente a Venezia, si era imbarcato a Costantinopoli. Accusato anche di avere minacciato di morte uno dei capitani veneziani, Gradara, aveva affrontato il console, battendo «fieramente» il piede in terra e dichiarando che questi non aveva nessuna giurisdizione su di lui e di non voler essere schiavo di nessuno. L'intera questione venne sottoposta al Segretario di stato e ministro di Marina, a Lisbona, al quale si rivolse pure il console inglese perché, secondo le norme del suo paese, il cambio di bandiera aveva fatto diventare il carico della nave – tabacco – merce di contrabbando. In questo groviglio giuridico, Bolts lasciò Lisbona e raggiunse Livorno con la ciurma reclutata tra gli equipaggi delle navi veneziane⁹.

La questione, però, non terminò con la sua partenza. Il console aveva scritto a Venezia accusando Stipanich di diserzione e costui aveva annunciato a Gherro di averlo a sua volta querelato presso i tribunali della città lagunare, ritenendo del tutto congrui rispetto alle leggi della Serenissima i propri comportamenti e, invece, vessatori e illegittimi quelli del console. Aveva inoltre denunciato Gradara per furto presso la stessa autorità consolare, sostenendo che si era impadronito di alcune sue proprietà che aveva a bordo, di cui allegava un elenco, e minacciando inoltre di ricorrere pure ai tribunali di Venezia. Il console, allora, fece a sua volta un inventario dei beni di Stipanich, annotando solo oggetti e vestiti usati e di scarso valore. La differenza stava soprattutto in 23 zecchini d'oro e in alcuni manufatti tessili, nuovi, che, presenti nella lista di Stipanich, potevano far pensare che costui gestisse in proprio un piccolo commercio¹⁰.

⁸ Sulla questione dell'identità nel XVIII secolo, L. SCUCCIMARRA, *La costruzione dell'universale. Alle origini del cosmopolitismo illuministico*, «Storica», 27 (2003), pp. 61-105; D. ANDREOZZI, *Lacrime e sangue. Sudditi anfibi, uomini e merci nell'Adriatico centro-settentrionale del Settecento*, in *Custodi della tradizione e avanguardie del nuovo sulle sponde dell'Adriatico. Libri e biblioteche, collezionismo, scambi culturali e scientifici, scritture di viaggio fra Quattrocento e Novecento*, a cura di L. Avellini e N. D'Antuono, Bologna 2006, pp. 367-382 e la bibliografia ivi citata.

⁹ ASV, *Savi*, I, 695, 28 maggio e 25 giugno 1776; BOLTS, *Racueil de pieces autentiques*, pp. 111-112; WANNER, *William Bolts*, pp. 62-69.

¹⁰ ASV, *Savi*, I, 695, 28 maggio 1776.

Per altro, Stipanich non era l'unico ad avere un'idea diversa da quella del console riguardo al rispetto della legge e all'onore mercantile¹¹. Anche alcuni marinai della checchia veneziana del capitano Bollani si erano imbarcati con Bolts e lo scrivano di bordo, Giovan Battista Michielini, venne accusato di essere il principale responsabile di tale scelta. Quest'ultimo era un giovane imbarcato come apprendista in seguito a un accordo stipulato tra suo padre e il capitano: avrebbe ricevuto un salario minore e in cambio Bollani gli avrebbe insegnato i rudimenti della nautica.

La descrizione degli avvenimenti fatta da Gherro è tutta in favore di Bollani, eppure le contraddizioni del racconto sono evidenti e non vi sono dubbi che anche la traversata che aveva condotto Bollani da Malta a Lisbona era stata carica di tensioni. Nel corso del viaggio Michielini era stato indisciplinato e presuntuoso e non si era applicato; il capitano lo aveva trattato da «asino» e lo aveva sgridato, ma inutilmente, mentre lo scrivano aveva sparso «le più nere calunnie» tese a metterne in discussione «onore» e puntualità. Poi, giunto a Lisbona, aveva fatto sottoscrivere a tutti i marinai un documento e con questo si era recato dal mercante proprietario del carico, accusando il capitano di essere un «ladro» e per di più «incapace». A salvare Bollani «da mille disgustosissimi imbrogli» erano state le carte raccolte e autenticate da diverse autorità in Malta. Alla fine Michielini non si era imbarcato con Bolts e la controversia era stata sottoposta al giudizio del console. Lo scrivano pretendeva da quest'ultimo una lettera che lo appoggiasse nelle sue pretese contro il capitano, minacciando, in caso di rifiuto, il «ricorso ad un'altra cancelleria»; sotto la semplice apparenza, scriveva Gherro, nascondeva «la più raffinata malizia e perfidia»¹². Quale che fosse la sua indole, la capacità dimostrata da Michielini, per di più un giovane apprendista, nel convincere gli altri ma-

¹¹ Su tale tematica, *Frodi marittime tra norme e istituzioni (secc. XVIII-XIX)*, a cura di B. Salvemini e R. Zaugg, «Quaderni storici», 143 (2013); *Moralités marchandes dans l'Europe méditerranéenne au XVIIIe siècle: Institutions, appartenances, pratiques*, a cura di G. Buti, C. Denis-Delacour, O. Raveux e B. Salvemini, «Rives Méditerranéennes», 49 (2014); A. CARRINO, B. SALVEMINI, *Le intermittenze dell'onore mercantile. Narrazioni giuridiche e narrazioni diffuse intorno al "fallimento" di Pierre Ravanas (1830-1860)*, in *Territori, poteri, rappresentazioni nell'Italia dell'età moderna. Studi in onore di Angelo Massafra*, Bari 2012, pp. 213-250; D. ANDREOZZI, *Croissance et économie licite, illicite et informelle à Trieste au XVIIIe siècle*, in *Territoires de l'illicite et identités portuaries et insulaires*, a cura di M. Figeac-Monthus e C. Lascouères, Parigi 2012, pp. 173-187.

¹² ASV, *Savi*, I, 695, 25 giugno 1776.

rinai, nel tessere relazioni col mondo mercantile e nel muoversi tra le diverse istanze giurisdizionali dimostrava che tale conflitto aveva ragioni molto più complesse dei suoi cattivi comportamenti.

A Lisbona, nel groviglio di leggi, ammutinati, marinai, mercanti, capitani, giurisdizioni e pratiche commerciali, lo Stato, con le sue leggi e i suoi interessi, viene così tirato dentro le contese, frantumato e messo in gioco, fluidamente, lungo una gerarchia sociale e giuridica – lo status – teoricamente rigida. Perché, continua a spiegarci Gherro, quanto accaduto non era frutto occasionale dell'arrivo di Bolts.

Il console, a sua volta commerciante e partecipe della cultura mercantile, era con fermezza schierato dalla parte dei patroni delle imbarcazioni, solitamente commercianti oltre che naviganti. Ecco come descriveva la situazione. La distanza da Venezia, 500 leghe, rendeva gli «equipaggi baldanzosi e indisciplinati» anche per i lunghi tempi – due mesi – che le missive impiegavano per l'andata e il ritorno tra Lisbona e la città lagunare. A bordo delle imbarcazioni veneziane i rapporti tra capitani e marinai erano estremamente conflittuali e, giunti nel porto lusitano, quest'ultimi trovavano l'occasione per imbarcarsi per le Indie e le Americhe e gli abbandoni sfavorivano le imbarcazioni della Serenissima, facendole apparire inaffidabili e, così, penalizzandone i commerci. Da parte loro i capitani si lamentavano degli equipaggi, composti da

gente che scosso assolutamente il giogo della dipendenza, si crede autorizzata dalla propria baldanza in tutto ciò che a torto o a dritto cade in acconcio al loro proprio rivoltoso capriccio, riducendo li capitani medesimi a dissimulare e chiudere gli occhi pel timore di non essere bersaglio della prepotenza e cieca vendetta di simili scapestrati¹³.

Abbandonavano le navi, scendevano a terra per giorni interi, si lamentavano del cibo e del trattamento, rubavano, si azzuffavano, ma soprattutto si presentavano «in truppa» al consolato per chiedere giustizia e, ai rifiuti di Gherro, si richiamavano «alle autorevolissime protezioni» di cui godevano a Venezia e che avrebbero assicurato loro la «giustizia». Secondo il console vi era più disciplina «fra i pirati» che sulle navi venete¹⁴ e, per ovviare a questo, servivano da un lato punizioni e opere di persuasione, dall'altro la collaborazione dei capitani che dovevano impegnarsi a trattare bene gli equipaggi¹⁵.

¹³ Ivi, 22 aprile 1777.

¹⁴ Ivi, 2 giugno 1777.

¹⁵ Ivi, 28 maggio 1776.

Le parole di Gherro, però, se rilevano l'esistenza di un conflitto, non ne svelano cause e motivi, che si intravedono solo tra le numerose contraddizioni del suo racconto. Fu il nuovo console, Anselmo Perulli, non del tutto schierato dalla parte dei capitani, a fornire una narrazione che, pure se in parte reticente, consente di coglierli con maggior precisione.

Appena insediato, nel febbraio del 1780, Perulli ritornò sulla questione, scrivendo ai Cinque Savi della Mercanzia, la magistratura che a Venezia si occupava di tali affari, che molti Stati consentivano ai propri marinai di fare qualche piccolo «negozio» e che spesso gli equipaggi erano cointeressati ai noli e ai carichi; questo avveniva sulle imbarcazioni inglesi, genovesi, napoletane e 'greche' delle isole venete e, in precedenza, anche sulle navi veneziane. Tuttavia, su queste, negli ultimi anni, tale pratica era stata abbandonata e i marinai erano stati ridotti al rango di «quell'animale che porta il vino e beve l'acqua», quando «il solo interesse può dare moto all'uomo materiale». I loro comportamenti, quindi, non potevano meravigliare e, a causa di questi, l'onore della marineria veneta era sminuito ogni volta che uno di costoro restava «a terra a fare il mercante», poiché l'instabilità degli equipaggi era il motivo dei naufragi e della lunghezza dei viaggi che tanto discredito gettavano sulle bandiera di Venezia. In più i marinai praticavano anche il contrabbando¹⁶.

Mesi dopo il quadro dipinto da Perulli era reso più complesso per dall'apparire di nuovi colpevoli. Causa prima del contrabbando era l'«indisciplina dei capitani» che agivano all'interno di un meccanismo diretto da mercanti genovesi che, nell'area portuale di Belem, avevano dato vita a un informale porto franco, dove nel corso della notte le imbarcazioni scaricavano liberamente le loro merci¹⁷. Le navi veneziane passavano a Genova, caricavano qualche cassetta di merci di lusso altamente tassate e poi, giunti a Lisbona, le scaricavano illegalmente¹⁸. Una pratica che aveva anche causato l'arresto del precedente console, Gherro. A suo dire tutto ciò era estremamente pernicioso per il commercio veneziano, non tanto per l'illegalità, ma perché la maggior parte del guadagno andava ai genovesi. Quindi si rischiava il

¹⁶ Ivi, 22 febbraio 1780.

¹⁷ Ivi, 6 settembre 1780.

¹⁸ Ivi, 28 agosto 1781; ecco la descrizione del console: «Tizio in Genova carica una cassetta di merletti, calzette di seta, galloni d'oro e altri generi preziosi» e, impegnandosi a consegnarla furtivamente a «Caio» in Lisbona, può chiedere un nolo venti volte superiore.

discredito e la vergogna senza che ne valesse la pena, in un contesto reso più pericoloso dal fatto che sull'esempio dei capitani – ripeteva – pure i marinai praticavano il contrabbando¹⁹.

Infatti, anche in seguito agli effetti del terremoto del 1755, il quadro di particolare illegalità e disordine che ancora caratterizzava Lisbona e l'area di Belem faceva sì che tale pratica fosse facilmente accessibile e per i marinai si presentasse come una via per accedere, in caso di successo, al mondo del commercio²⁰. Il dispaccio di Perulli delineava, quindi, l'oggetto della contesa che per anni aveva caratterizzato la vita a bordo delle navi della Serenissima, identificandolo nella concorrenza per i proventi resi disponibili dal contrabbando e per l'accesso a tale pratica e alla mercatura. Per altro, anche il dispaccio stesso era probabilmente un momento di tale contesa, forse frutto del tentativo del nuovo console di assumere un ruolo di rilievo nei meccanismi dei traffici, e la risposta delle lontane autorità della Repubblica non fu per nulla scontata.

Appena entrato in carica, il console aveva licenziato il viceconsole, che agiva pure in qualità di interprete, Pessoa de Nicolao Ronchi, motivando la cosa con il suo parallelo impegno, sempre in qualità di viceconsole, a servizio della nazione olandese, impegno che gli avrebbe lasciato poco tempo per occuparsi degli affari dei sudditi di Venezia²¹. Il licenziamento e la reazione di Ronchi, prontamente attivatosi per ottenerne la revoca, sfociarono in una aspra lite incentrata sul contrabbando.

Secondo Perulli perno dei contrabbandi erano i consoli della Re-

¹⁹ Ivi, 28 agosto 1781. Sul contrabbando, A. CLEMENTE, *Quando il reato non è «peccato». Il contrabbando nel Regno di Napoli tra conflitti diplomatici, pluralismo istituzionale e quotidianità degli scambi (XVIII secolo)*, «Quaderni storici», 143 (2013), pp. 359-394; A. CRESPO SOLANA, *Legal Strategies and Smuggling Mechanisms in the Trade with the Hispanic Caribbean by Foreign Merchants in Cadiz: the Dutch and Flemish Case, 1680-1750*, «Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas/Anuario de Historia de América Latina», 47 (2010), pp. 181-212; W. FARELL, *Smuggling Silk into Eighteenth-century Britain: Geography, Perpetrators, and Consumers*, «Journal of British Studies», 55 (2016), pp. 268-294; T. VANNESTE, *Money Borrowing, Gold Smuggling and Diamond Mining: An Englishman in Pombaline Circles*, «E-Journal of Portuguese History», 13 (2015), pp. 80-94; ANDREOZZI, *Croissance et économie licite*, pp. 173-87.

²⁰ ASV, *Savi*, I, 695, 28 agosto 1781: «era facile in quei tempi a fare quasi impunemente ogni genere di contrabbando [...] per la ragione della confusione prodotta dal terremoto, indi dalla congiura contra del Re e perché il governo era intento a rifabbricare la città, ad estirpare i gesuiti e a tener a freno i Fidalghi».

²¹ Ivi, 2 gennaio 1781.

pubblica di Genova e del Regno di Napoli. Come attività principale, il primo noleggiava e riaffittava imbarcazioni veneziane, il secondo era stato scritturale di una casa commerciale olandese, poi fallita, ed era diventato console grazie all'intercessione dei suoi due fratelli, cantori nella regia Cappella di Lisbona²². Il terzo protagonista era Ronchi, figlio di un amburghese negoziante a Lisbona e di una donna svedese. Nato a Lisbona nel 1744, era di nazione olandese e, appunto, anche per tale nazione svolgeva la funzione di viceconsole²³. Dal 1766 era stato viceconsole di Venezia e interprete e, con tale incarico, era tra i primi ad accogliere le imbarcazioni e a salire a bordo, rendendo possibile il contrabbando anche grazie alla complicità di qualche doganiere corrotto²⁴. L'attacco ai due consoli di Stato estero non era casuale. Infatti, dopo il licenziamento, Ronchi si era rivolto ai Savi, rivendicando l'illegittimità dell'atto, e la sua protesta era stata accompagnata da attestati firmati dai due consoli, da diciotto negozianti della piazza e da trenta capitani di nave²⁵. Lo scontro fu durissimo; Perulli

²² Ivi, 28 agosto 1781. Ecco come Perulli descriveva la situazione esistente a Lisbona: in città vi erano «circa sei mila genovesi la maggior parte applicati al negozio in qualità di agenti, scritturali in case de mercanti, sensali, artisti di ogni genere, servitori cuochi ed ortolani e tutti assieme contrabbandieri e spie». Poi, sparsi nel Regno, ve ne erano altri 10.000, tutti «lavoratori della terra» e ortolani e a questi bisognava aggiungere quelli che arrivavano lì per imbarcarsi verso le «Indie» e «l'America»; vi erano, poi, un po' di Piemontesi «applicati al piccolo commercio al dettaglio», qualche Romano o Napoletano che tentava di «industriarsi con qualche contrabando» senza grande successo, né stabilità. Poi vi era qualche «suddito veneto vagabondo pezzente come Lazzaro». Di stabili ve ne erano solamente sei e nessuno dedito alla mercatura. Tutti i commerci erano gestiti dai genovesi, anche quelli con Venezia e condotti da navi e patroni della Serenissima, e si era costituito una sorta di «porto franco a favore di questi mercanti liguri, nel quale comodamente di notte tempo si immettono generi proibiti venuti da fuori e mercanzie esenti di dogana per il commercio di questa città» (ivi, 6 settembre 1780).

²³ Sulla comunità olandese di Lisbona vedi R.M. MESQUITA MENDES, *Comunidade flamenga e holandesa em Lisboa (séculos XV a XVIII): algumas notas históricas e patrimoniais*, « Ammentu. Bollettino Storico e Archivistico del Mediterraneo e delle Americhe », 7 (2015), pp. 57-90 e, per il XVIII secolo in particolare, pp. 82-87. Sul contrabbando e le altre nazioni presenti in città, L.F. COSTA, M.M. ROCHA, *Merchant Networks and Brazilian Gold: Reappraising Colonial Monopolies*, in *Redes y negocios globales en el mundo Ibérico, siglos XVI- XVIII*, a cura di N. Böttcher, B. Hausberger e A. Ibarra, Madrid 2011, pp. 143-170, e H.E.S. FISHER, *Lisbon, its English merchant community and the Mediterranean in the eighteenth century*, in *Shipping, Trade and Commerce. Essays in memory of Ralph Davis*, a cura di P.L. Cottrell e D.H. Aldcroft, Leicester 1981, pp. 23-44.

²⁴ ASV, *Savi*, I, 695, 2 gennaio, 21 e 28 agosto 1781.

²⁵ Ivi, 30 gennaio e 21 agosto 1781. Il console genovese era dal 1777 anche vice-

accusò Ronchi di aver prima tentato di corromperlo con 100 monete d'oro e poi di aver cercato di farlo uccidere da un sicario. Lo avrebbe salvato la sua somiglianza con un medico lucchese che in sua vece, mentre passeggiava, era stato ferito da una sciabolata a una spalla²⁶.

Nonostante questo, l'offensiva di Ronchi, forte dei suoi appoggi, ebbe successo. I Savi accettarono che fosse rimosso dalla carica di viceconsole e di interprete, tuttavia ordinarono al console di riammetterlo al servizio dei capitani veneziani col titolo di «agente della nazione», una carica che, sempre secondo Perulli, a Lisbona aveva una autorità superiore a quella del console²⁷. In ogni caso nell'aprile del 1781 Perulli firmò il decreto di nomina²⁸, mentre i capitani, con «scandalo universale», nelle piazze, nei caffè e nelle conversazioni sostenevano che solo Ronchi era «loro sostegno» e che il console era inutile. Poi, rivolgendosi privatamente a Perulli, lo ammonivano che a Venezia avevano «molti padroni» e «avvocati stipendiati» e che con il denaro si superava tutto. Dopo qualche mese di coabitazione e dopo avere giocato l'ultima carta per screditare Ronchi, accusandolo di essere spia delle magistrature portoghesi, in ottobre Perulli si dimise, lasciando, a suo dire, il «consolato ridotto a una Babilonia»²⁹.

Trieste

Nel Settecento, a Lisbona, lo Stato, per lo meno quello di Venezia, i suoi interessi, il suo diritto e i suoi rappresentanti appaiono fluidi, porosi, sfaccettati, complessi e strettamente intrecciati alla società e alle sue pratiche, anche illegali. Difficile distinguerli, a meno di non volere utilizzare come termine di paragone uno Stato del tutto

console di Napoli e viceconsole di Russia e dal 1779 Console Deputato del Console generale delle Province Unite.

²⁶ Ivi, 2 gennaio e 6 febbraio 1781.

²⁷ Ivi, 28 agosto 1781.

²⁸ Ivi, 3 aprile 1781.

²⁹ Ivi, 28 agosto, 4 settembre e 16 ottobre 1781. Al di là dei duri giudizi di Perulli, successivi dispacci dei consoli veneti confermarono il perdurare di forti tensioni tra i sudditi veneti che si trovavano a Lisbona. Ad esempio, nel 1787, l'allora console Giuseppe Bernardi scriveva che, in pregiudizio della bandiera veneta, «annidavano» alcuni sudditi della Serenissima, soprattutto «oltremarini», privi di «speranza di utilità» e per lo più giunti «passeggeri su estere bandiere» dopo avere abbandonato imbarcazioni veneziane su cui erano impiegati. Questi fingevano piccole occupazioni come copertura, ma in realtà erano dediti al contrabbando, soprattutto di tabacchi, anche in combutta con sudditi di altri Stati (ivi, 1 settembre 1787).

teorico; altrettanto difficile è assegnare allo Stato e ai mercanti precisi interessi e disegnare uno spazio di confronto tranquillizzante, con le linee tracciate in modo netto e definito. Partendo da questo punto di vista, andiamo a Trieste, porto imperiale nell'Adriatico, non lontano da Venezia e di questa il principale concorrente.

Se a cavallo della metà del XVIII secolo Trieste visse una veloce crescita economica, negli anni Cinquanta, a rallentarne lo sviluppo, si verificarono anche numerosi fallimenti «dolosi e fraudolenti», pure di case commerciali molto importanti per l'economia cittadina. Fallimenti che danneggiavano le «genti d'onore» coinvolte, violavano la «pubblica fede» e gettavano discredito sulla piazza e di cui l'arresto del mercante Limbergher, costretto a scontare due anni di carcere duro dopo essere stato esposto per tre giorni in piazza con «il cartello al petto dell'infamia», fu l'esempio più eclatante³⁰. Questo rese più urgente il regolare tale materia, da tempo sotto esame sia a Vienna che in città, spingendo all'emanazione di un editto volto a disciplinarla. In effetti, al di là di ogni possibile comparazione con altre piazze commerciali che comunque vivevano nel 'mondo dell'incertezza'³¹, a Trieste il fallimento sembrava essere una pratica normale interna ai modi in cui in essa si andava strutturando un ceto mercantile che, composto da nuovi arrivati con legami tenui con Trieste e dai limitati mezzi finanziari, sembrava considerarlo nell'orizzonte del possibile, dando vita a tentativi imprenditoriali spesso azzardati. La pratica di fuggire nottetempo, portando via tutto e chiudendo casa, era cosa usuale, favorita dalla natura del porto franco e dalla sua collocazione geopolitica³².

Così nel 1758, dopo alcuni anni di consultazioni con gli attori locali, Maria Teresa d'Austria emanò il decreto. L'incipit recitava: «L'aumento e la conservazione del Commercio ed il bene pubblico, da quello inseparabile, richiede che in quelli che esercitano la mercatura risplenda principalmente l'onestà e la coincidenza nelle loro operazioni, onde non sia mai inferito danno alcuno, o pregiudizio al prossimo»³³.

³⁰ ARCHIVIO DI STATO DI TRIESTE (AST), *Cesareo regio Governo*, 1992, 17 ottobre 1754; ASV, *Inquisitori di Stato (Inquisitori)*, 616, 21 e 27 novembre e 4 dicembre 1756, 1 gennaio, 2 maggio e 4 e 10 giugno 1757. Sui fallimenti in età moderna, *The History of Bankruptcy. Economic, Social and Cultural Implications in Early Modern Europe*, a cura di T.N. Safley, London and New York 2013.

³¹ J.Y. GRENIER, *L'économie d'Ancien Régime. Un monde de l'échange et de l'incertitude*, Paris 1996.

³² D. ANDREOZZI, *Gli «urti necessari». Dalla manifattura all'industria (1718-1914)*, in *Storia economica e sociale di Trieste*, pp. 566-569.

³³ AST, *Cesareo Regio Governo*, 1192, 19 gennaio 1758.

Tale provvedimento, se frutto della congiuntura, venne emanato in un momento assai delicato delle relazioni tra la Corte e Trieste. Proprio in quegli anni, Vienna si era impegnata a varare un insieme di norme che, nelle intenzioni almeno, sembravano indicare la volontà di controllare e regolare con maggior rigore una piazza che per decenni si era sviluppata in modo autonomo dal centro. Nel giro di pochi anni, infatti, furono emanate leggi per regolare l'accesso al porto, il funzionamento della dogana, la quantificazione delle merci in entrata e in uscita, i dazi, l'approvvigionamento alimentare, le misure, le monete, ecc. Nel contempo, in modo strettamente connesso a tale attività legislativa, sempre in quegli anni, col crescere del porto e dei suoi traffici, si era aperta una dura concorrenza con gli interessi localizzati nelle aree centrali dell'Impero, a iniziare da Gratz e Lubiana, per arrivare alla Boemia, al Banato di Temeswar, a Vienna. Una concorrenza che dava vita a schieramenti mutevoli e complessi e che coinvolgeva in prima persona l'aristocrazia imperiale e la corte asburgica. Gli assetti normativi raggiunti, sempre fluidi e instabili e di applicazione opaca, erano riflesso degli equilibri di potere tra gli interessi coinvolti³⁴.

Come era pratica usuale della burocrazia asburgica, ogni provvedimento era preparato nel contesto di lunghe trattative e consultazioni con tutti gli attori. All'interno di queste il ceto mercantile e le magistrature asburgiche localizzate a Trieste avevano dimostrato una sostanziale uniformità di posizioni. Un'uniformità cementata dal comune interesse alla crescita del porto e all'afflusso di risorse dal centro e dalla costante, anche se di solito occulta, partecipazione dei membri di tali magistrature ai proventi dei flussi commerciali. In tale uniformità, inoltre, aveva peso la consapevolezza della frammentazione e non omogeneità degli interessi in campo. Se Trieste era interessata all'aumento dei flussi commerciali da essa gestiti, gli attori localizzati nelle altre aree dell'Impero manifestavano obiettivi propri e a volte divergenti, come la difesa delle manifatture interne o l'aumento delle risorse derivanti dai dazi. Obiettivi di per sé sfavorevoli al commercio³⁵.

Pur in un contesto conflittuale segnato dall'esistenza di catene clientelari e di alleanze che legavano Trieste alla corte di Vienna in concorrenza tra loro, la difesa degli interessi triestini, sia nella fase di discussione delle leggi, sia poi nella loro applicazione era, quindi, so-

³⁴ D. ANDREOZZI, «La segretezza degli affari suoi». *Commerci, regole e reati a Trieste nella seconda metà del Settecento*, «Quaderni storici», 143 (2013), pp. 470-491.

³⁵ Ivi, pp. 468-477.

vente momento di raccordo tra le forze locali o quanto meno tra i gruppi al momento egemoni. La sfera amministrativa e quella giudiziaria, in gran parte in mano ai livelli periferici, costituivano così strumento e spazio di costruzione di equilibri favorevoli ai poteri locali e grazie a questo le pratiche effettive trovavano interstizi e luoghi di applicazione. A dimostrazione di questo, alcuni esempi scelti perché strettamente connessi alla legge sui fallimenti.

In quegli anni, di fronte alle pretese del centro di misurare i flussi mercantili e le forze delle case commerciali, la burocrazia periferica e il ceto mercantile difesero l'idea che la segretezza fosse elemento fondamentale per il successo del commercio e che il contrabbando fatto da bandiere estere fosse elemento centrale della ricchezza del porto e del commercio attivo. Nel contempo, a parte queste affermazioni di principio e in chiara difesa pure dei contrabbandi compiuti dai negozianti imperiali, sostenevano l'impossibilità materiale di adottare politiche effettive di controllo dei traffici. Per questa via, si affermava l'impossibilità di calcolare il commercio attivo. Un calcolo che, ad esempio, veniva legato alla incerta e pressoché inconoscibile identificazione della sorte finale e dell'effettivo esito economico delle merci che transitavano per Trieste (se per consumo, se per uso di artigianato e manifattura, se per venire impiegate nei meccanismi dei commerci imperiali e magari riesportate dopo essere transitate nelle aree interne dell'impero). Tali affermazioni venivano legittimate anche con l'impiego delle più raffinate teorie economiche del momento, l'interesse dello Stato e dei sudditi e il costante richiamo all'onore³⁶.

In tale contesto, nel confronto avviato sulla legge dei fallimenti, le magistrature periferiche e il ceto mercantile, tra l'altro, difesero ancora la segretezza dell'ammontare dei capitali di cui disponevano le case commerciali, la possibilità dell'esistenza di soci occulti e il loro anonimato. Inoltre si opposero alla fissazione di sbarramenti all'accesso alla mercatura basati sulla ricchezza, sostenendo che tale misura avrebbe forse garantito maggiore solidità, ma era contraria ai principi del porto franco e che l'esito effettivo sarebbe stato l'impovertimento della piazza e la diminuzione del commercio. Evitare l'introduzione di tale norma,

³⁶ AST, *Intendenza Commerciale*, 587, 6 febbraio 1758, e 590, 127-137, s.d.; HOFKAMMERARCHIV, WIEN, *Kommerz Litorale*, 585a, 31-34r, 27 gennaio 1762; ANDREOZZI, «La segretezza degli affari suoi», pp. 472-486. Sul commercio attivo, G. CALAFAT, B. SALVEMINI, *Présentation*, «Mélanges de l'École française de Rome - Italie et Méditerranée modernes et contemporaines», 127 (2015), <http://mefrim.revues.org/2191>.

però, avrebbe scongiurato anche l'obbligo di svelare, anche se solo parzialmente, le proprie disponibilità finanziarie: «Disdice al negoziante e ripugna alla natura di porto franco» il rivelare le facoltà delle ditte poiché la segretezza è strategia fondamentale per «mantenere il credito» dei negozianti e per ogni impresa l'avvio è un momento «malagevole». In ogni caso, quello che pare loro interessare era la possibilità di mantenere spazi di contrattazione e di valutazione in cui potere effettuare scelte arbitrarie, anche tra i fallimenti avvenuti per sventura o per incapacità oppure in seguito a comportamenti «fraudolenti»³⁷.

Come risultato finale del suo iter, il decreto, nella sua apparente affermazione di sovranità assoluta, di fatto riconosceva quegli spazi di manipolazione e arbitrio. Si indicavano come delitti più gravi la falsificazione dei bilanci e la sottrazione di denaro a danno di soci e creditori. Si imponeva di tenere i libri dei conti «con la più scrupolosa proprietà, ordine esattezza e fedeltà». Si indicava come delitto particolarmente grave la fuga del fallito che, qualora avesse scelto tale via, doveva essere per sempre escluso dalla mercatura. Si ordinava il processo criminale per i falliti fraudolenti con pene che arrivavano alla morte. Inoltre i fraudolenti dovevano essere pubblicamente dichiarati «per infami e disonesti» e se, fuggiti, impiccati in effigie a un palo. I contratti dovevano essere stipulati chiaramente e doveva essere prestata attenzione ai patti matrimoniali stipulati dai mercanti perché possibile strumento per compiere azioni dolose ai danni di creditori e soci. Venivano imposte regole per la trasparenza di soci e capitali da cui, però, erano esentate le ditte già esistenti. Tuttavia gli spazi dell'arbitrio erano ancora molti. Come esempio basta evidenziare i criteri individuati per distinguere i falliti fraudolenti dai falliti per disgrazia, criteri che imponevano una non facile, e facilmente arbitraria, valutazione di normali pratiche commerciali: se il mercante aveva vissuto troppo lussuosamente, se aveva «scientemente» celato il suo momento di difficoltà; se aveva trafugato parte della sua proprietà; se aveva coperto un altro mercante che si trovava in difficoltà; se, prevedendo il fallimento, aveva preso denari in prestito; se aveva falsificato i libri dei conti; se si era dichiarato fallito senza esserlo. Questi spazi diventavano il luogo dove le magistrature periferiche e i ceti mercantili potevano utilizzare gli strumenti giuridici e amministrativi, come il Tribunale mercantile che gestivano congiuntamente e a cui tutte queste materie erano delegate³⁸.

³⁷ AST, *Cesareo Regio Governo*, 1192, 17 ottobre 1754.

³⁸ Ivi, 19 gennaio 1758.

La puntigliosa normativa emanata in materia non pose fine ai fallimenti, che continuarono a caratterizzare l'economia di Trieste, raggiungendo, in alcune congiunture, ancora un livello quantitativo tale da far temere per la tenuta dell'intera piazza. Addirittura la nuova normativa divenne presto uno degli elementi utilizzati nella competizione e attorno alla quale si organizzarono gli scontri tra gli opposti interessi. Poiché, come scritto, la distinzione tra un fallimento doloso e uno frutto della «disgrazia» era assai ambigua, elemento determinante della scelta appare essere la valutazione dei danni causati, delle persone coinvolte, della posizione ricoperta dal fallito nella piazza e degli equilibri di questa e anche del suo ruolo nelle catene di relazioni che univano Trieste con l'esterno, sia verso il mondo dei commerci, sia verso il mondo della Corte, dell'aristocrazia, della burocrazia e della finanza.

Certo è che i fallimenti, e la competizione apertasi attorno a questi, caratterizzarono pure alcune delle principali iniziative imprenditoriali avviate a Trieste tra il 1754 e il 1786. Il loro esame può consentire di cogliere le moralità, gli interessi e le pratiche dei mercanti e quelli propri dello Stato e di ricostruire i nessi esistenti tra tali fattori.

Un caso emblematico fu quello della competizione apertasi attorno al 1758 tra due cordate politico imprenditoriali per il controllo del commercio dei cereali e altri generi agricoli dall'Ungheria alle foci del Po e al Mediterraneo, della fornitura di legname alla Repubblica di Venezia, dell'approvvigionamento alimentare della città e della costruzione delle infrastrutture portuali e urbane³⁹.

Una cordata era guidata dal 'cavafango' Mattio Pirona, giunto da Venezia e forte delle sue indispensabili capacità tecniche che lo rendevano unico a Trieste per la costruzione delle infrastrutture portuali⁴⁰. A questa partecipavano il conte Nicolò Hamilton, presidente dell'Intendenza Commerciale, la principale magistratura asburgica localizzata in città con vastissime competenze in campo economico e politico, alcuni membri di questa come il suo vice, il barone Francesco De Fin, l'ingegnere e tenente dell'Artiglieria Johan Conrad Gerhard, direttore della magistratura cui era assegnato il compito di sovrintendere agli investimenti statali in campo edilizio e infrastrutturale, e alcuni dei principali mercanti attivi sulla piazza⁴¹. L'altra era capeggiata da Pa-

³⁹ Su tale disputa, ARCHIVIO DIPLOMATICO, TRIESTE, 21 C 56 e 21 C 57.

⁴⁰ ASV, *Inquisitori*, 618, 2 luglio 1754.

⁴¹ ARCHIVIO DIPLOMATICO, TRIESTE, 21 C 56 e 21 C 57. Sull'Intendenza Com-

squale Ricci, livornese e a sua volta membro dell'Intendenza Commerciale, ed era composta da altri componenti di tale organismo, da quello che forse era il principale negoziante, Giacomo Balletti, dall'attuario della Borsa, il notaio e avvocato Giacomo Antonio Gabbiatti, dal vicario e giudice dei malefici Giulio Cesare Porta e da altri importanti mercanti di Trieste⁴². Entrambi i gruppi erano legati, da fluide catene clientelari, alle magistrature superiori, alla Corte di Vienna e al mondo dell'aristocrazia e della finanza imperiale.

La contesa fu in buona parte giocata attorno al fallimento di Mattio Pirona e alla sua fuga da Trieste. I suoi avversari sostenevano che tale doloso comportamento gettava discredito sulla piazza, ostacolando il successo commerciale e quindi ledendo gli interessi dello Stato e dei sudditi. Interessi che rivendicavano di rappresentare. Il gruppo Pirona, per conto, affermava che erano stati i suoi nemici, con trappole, inganni e lo spregiudicato uso del Tribunale Mercantile e di altre istanze giudiziarie, anche arbitrali, locali a provocare il fallimento. Non solo, costoro cercavano anche di impedire che debitore e creditori si accordassero tra loro, come, invece, una saggia e onesta pratica commerciale avrebbe consigliato, antepoendo i loro personali interessi a quelli del commercio e quindi dello Stato e dei sudditi, interessi che, invece, Pirona sosteneva con le sue attività imprenditoriali. Così, anche attorno alla legge sui fallimenti e ai suoi cavilli si giocò l'esito della disputa, con i creditori di Pirona schierati in entrambi i due fronti contrapposti. Tra l'altro, si dibatté a lungo intorno alla fuga di Pirona, descritta come dolosa dagli uni, come momentaneo allontanamento per sfuggire alle trappole legali illegalmente poste dai suoi avversari dagli altri.

Pirona fu sconfitto e trovò la morte in circostanze misteriose. La sua scomparsa pose fine alla contesa. Tuttavia le dinamiche dell'acca-

merciale, E. FABER, *Il ruolo dell'Austria inferiore nella politica commerciale di Carlo VI*, «Cheiron», 21 (1994), pp. 175-176, e ID., *Territorio e amministrazione*, in *Storia economica e sociale di Trieste*, pp. 25-29. In Trieste il Vicario e giudice dei malefici aveva giurisdizione sulle cause civili e criminali.

⁴² Su Ricci, D. ANDREOZZI, *Respectabilité et confiance au travers de la norme et de la fraude*, «Rives Méditerranéennes», 49 (2014), pp. 86-88; M.G. BIAGI, *Giuseppe Pasquale Ricci. Funzionario imperiale a Trieste (1751-1791). Primi risultati di una ricerca*, Pisa 1986; L. PANARITI, *Assicurazione e banca. Il sistema finanziario triestino (secc. XVIII-XIX)*, in *Storia economica e sociale di Trieste*, pp. 377-390; D. ANDREOZZI, *Tra centro e periferia. Pasquale Ricci e la Commissione sulle manifatture e fabbriche del Litorale (1763-1766)*, in *Trieste e l'Adriatico. Uomini, merci, conflitti*, a cura di D. Andreozzi e C. Gatti, Trieste 2005, pp. 123-151.

duto svelano che se i due gruppi si richiamavano entrambi all'onore, al rispetto della legge e alla difesa degli interessi dello Stato, le loro pratiche erano nel contempo caratterizzate da corruzione, contrabbando, falsificazione, uso personale dell'amministrazione, elusione e rottura delle norme, ecc.

Tra Trieste e il Mediterraneo

Pochi anni dopo, alcuni dei protagonisti dell'affare Pirona si trovarono nuovamente invischiati in un complesso meccanismo finanziario e commerciale concernente il traffico di frumento da Stiria, Carinzia e Banato di Temeswar al Regno di Napoli. Ancora una volta molti negozianti di Trieste si trovarono sull'orlo del fallimento, ma le dinamiche, che coinvolsero l'Impero e il Regno di Napoli in un confronto diplomatico, furono in parte diverse⁴³.

A guidare il tentativo imprenditoriale e il gruppo che lo sosteneva questa volta furono il console del Regno, Giuseppe Henzel de Garamond, e, di nuovo, Ricci, il consigliere dell'Intendenza Commerciale. Con Henzel e Ricci era schierato anche Giosuè Bianchi, direttore della filiale triestina della potente e internazionale casa commerciale Brentano Cimaroli e Venino⁴⁴. I tre avviarono una complessa speculazione concernente il rifornimento dei cereali, il cui esito fu l'aggravarsi della carestia a Napoli con decine di migliaia di morti⁴⁵. Il tutto diede vita a un intrigo diplomatico e giudiziario internazionale, mentre il crollo del castello messo in piedi portò sulla soglia del fallimento non solo la Brentano Cimaroli e Venino, ma numerose altre case commerciali.

⁴³ Su tale vicenda, AST, *Intendenza Commerciale*, 235 e 257, e ARCHIVIO DIPLOMATICO, TRIESTE, 5 D 23.

⁴⁴ Per la compagnia Brentano Cimaroli e Venino si veda G. FELLONI, *Gli investimenti finanziari genovesi in Europa tra il Seicento e la Restaurazione*, Milano 1971, pp. 416-424.

⁴⁵ S. DE RENZI, *Napoli nell'anno 1764 ossia documenti della carestia e dell'epidemia che desolarono Napoli nel 1764 preceduti dalla storia di quelle sventure*, Napoli 1868. Sulla carestia osservata da altri punti di vista, A. CARRINO, *Francisco Hombrados. Un console napoletano nel Mediterraneo borbonico*, in *De l'utilité commerciale des consuls. L'institution consulaire et les marchands dans le monde méditerranéen (XVIIe-XIXe siècle)*, sous la direction de A. Bartolomei, G. Calafat, M. Grenet e J. Ulbert, Madrid 2016; EAD., *Il Levante «que tenemos à la puerta». Progetti e pratiche del commercio mediterraneo nel Regno di Napoli di secondo Settecento*, in *Il Mediterraneo settecentesco*, a cura di A.M. Rao, in corso di pubblicazione, e il saggio di Alida Clemente all'interno di questo fascicolo.

A fermare la valanga fu l'intervento dell'Impero che garantì un primo cospicuo sostegno finanziario a Brentano Cimaroli e, per suo tramite, alle case commerciali coinvolte. Non seguì quindi il complicato intreccio, ma solo cercherò di isolare alcuni elementi più strettamente connessi agli obiettivi del presente scritto.

La questione assunse immediatamente una dimensione internazionale. Nessuno dei due Stati coinvolti, al di là di qualche enunciazione vaga e soprattutto rivolta all'esame dalla situazione interna – i panni sporchi si lavano in famiglia –, si pose nell'ottica di vagliare il comportamento dei propri sudditi per valutarne il comportamento anche in base alle proprie leggi. Essendo evidente che quanto avvenuto non squilibrava gli equilibri interni ai singoli Stati, entrambi si impegnarono nella difesa dei propri sudditi, collegandone strettamente l'onore a quello dello Stato, e dei loro interessi economici. Un punto di vista già fatto proprio dai sudditi in una sorta di 'pratica dei confini' – parafrasando Edoardo Grendi – diplomatica e commerciale⁴⁶. Addirittura Pasquale Ricci, sfruttando la sua posizione di importante membro della burocrazia asburgica e a protezione dei suoi interessi personali pur perseguiti illegalmente – in quanto appartenente alle magistrature non avrebbe potuto impegnarsi nei commerci – ordinò il sequestro di tutti i beni dei sudditi del Regno nel Litorale austriaco⁴⁷. Così la contesa mise addirittura a rischio i rapporti tra Impero e Regno, per altro buoni alleati. Se si scorrono i documenti prodotti nel corso della contesa dai Principi coinvolti e dai loro ministri, appare evidente come fosse elemento non discutibile la coincidenza di interessi tra lo Stato e i propri sudditi e come le magistrature si mossero per tutelare costoro, la cui ragione era data per certa, e scaricare le perdite sugli avversari.

Nel contempo erano le opposte magistrature a rilevare i comportamenti illegali dei sudditi dell'altro Stato sia rispetto agli usi del commercio, sia alle norme positive emanate dall'altro Stato. È il caso, ad esempio, sempre di Ricci, di cui Napoli sottolineava il ruolo avuto nelle 'asserite', dall'Impero, malversazioni di Henzel. Tali malversazioni erano descritte dai rappresentanti del Regno come pratiche commerciali, ma in tal modo si evidenziava l'illecita intromissione del consigliere dell'Intendenza Commerciale⁴⁸. A loro volta, nei processi i

⁴⁶ E. GRENDI, *La pratica dei confini: Mioglia contro Sassello, 1715-1745*, «Quaderni storici», 63 (1986), pp. 811-845.

⁴⁷ AST, *Intendenza commerciale*, 235, 12 maggio 1764.

⁴⁸ ASV, *Dispacci degli ambasciatori al Senato*, Napoli, 145, 9 ottobre e 20 novembre 1764.

contendenti difendevano il proprio onore legandolo sempre a quello del proprio Sovrano e attaccavano l'onore degli avversari, anche tentando di separarlo da quello del loro.

Nella documentazione prodotta durante la causa la Città di Napoli descriveva Henzel come traditore e violatore «della pubblica buona fede» e lo accusava, assieme a Brentano Cimaroli di eccessi, mala fede, irregolarità, concerto, collusione, frode, dolo, irregolare e sospettosissima condotta, mendicati pretesti, trasgressioni anche dolose. Per i difensori della città partenopea, la cui posizione non fu mai appiattita su quella del Regno, quella di Henzel era una colpa ulteriormente aggravata dal modo stesso in cui il console si auto-descriveva: «uomo nobilmente nato, nobilmente educato ed in nobili uffici sempre impiegato»⁴⁹.

Se Brentano Cimaroli difendeva il proprio onore attestato nelle reti dei traffici internazionali al servizio del commercio attivo di Maria Teresa d'Asburgo, spendeva anche parole per scagionare Henzel. Data la carestia il console non si era occupato di quel traffico come se fosse «una commissione mercantile», ma un modo per dare «soccorso e salvezza» al Regno di Napoli⁵⁰. Henzel, a sua volta, si indignava perché la «Fedelissima città di Napoli» con le sue argomentazioni offendeva gli «strumenti che la divina Misericordia ha impiegato per moderare il flagello della carestia, di cui ti ha minacciata». Ovviamente si immedesimava in tale strumento, incolpando di tale orrendo pensiero l'avvocato che difendeva la città: le sue accuse «polveri essendo e negli occhi del Pubblico, polvere ritorneranno». Quindi se non lo ringraziava per le «idee dettate da una fantasia troppo pronta e riscaldata, a una penna poco dialettica e moderata», lo ringraziava perché gli offriva l'occasione di giustificare la sua condotta di fronte al Re, ai ministri, alla città e a tutto il mondo. Più duri i mercanti di Trieste coinvolti che a loro volta attaccavano l'avvocato che rappresentava Napoli, sostenendo che scriveva senza tener conto delle pene che le leggi comuni e politiche degli Stati prescrivevano contro i calunniatori. Tuttavia, se credeva di non offendere i «privati» e di non attirare «la pubblica [dello Stato] vendetta, viva pure quieto e scriva il dotto e valente panegirista della buona fede di Napoli»⁵¹.

⁴⁹ Ivi, *Per la fedelissima città di Napoli Contra D. Giuseppe d'Henzel de Gramont e i signori Brentani, Cimaroli e Venino di Trieste. Nel Supremo magistrato di commercio. Commessario il degnissimo Consigliere sig. D. Niccolò Caracciolo.*

⁵⁰ Ivi, *Per li signori negozianti Brentano, Cimaroli e Venino di Trieste colla Fedelissima Città di Napoli.*

⁵¹ Ivi, *Esposizione e deduzione in facto per d. Giuseppe d'Henzel de Gramont.*

La difficoltà di distinguere un ‘oggettivo’ interesse statale separato dagli interessi protagonisti delle contese e di individuare uno ‘Stato’ scisso dai conflitti permane anche se si fa un salto di qualche decina di anni, lasciando i tribunali internazionali e tornando a Trieste.

Nel marzo del 1786 venne arrestato il capitano del porto Mayer⁵² che, prima posto agli arresti domiciliari, venne poi chiuso nelle carceri del castello. La questione era assai complessa. Nonostante la legge che vietava ai membri della pubblica amministrazione di commerciare, Mayer aveva avviato un traffico di frumento con la Spagna. Ancora una volta gruppi opposti si stavano scontrando per il traffico dei cereali e alcuni mercanti si erano direttamente rivolti alla Corte per denunciare la cosa, evitando il ricorso al Tribunale Mercantile, la prima istanza, ritenuto «indolente». Da Vienna erano state richieste informazioni, ma il Governatore, il conte Pompeo de Brigido di Bresowitz, aveva scusato il Capitano, affermando che costui, «con l’innocente arbitrio» di inviare cereale in Spagna, aveva aperto un profittevole commercio attivo a vantaggio della Piazza e del Sovrano. Secondo voci diffuse in città, la protezione fornita dal Governatore era dovuta all’amicizia esistente tra i due e così Mayer aveva continuato il suo commercio. Tuttavia, il crollo del prezzo del frumento in Spagna, frutto del copioso arrivo di cereale dai domini di Venezia, aveva causato una perdita di 100.000 fiorini. A questo si aggiunse la denuncia di un commerciante «tedesco», che sosteneva di essere stato truffato dal Capitano per un contratto «vocale ingannevolmente effettuato» e, infine, l’arrivo da Vienna di alcune cambiali non onorate diede il colpo di grazia. Mayer venne arrestato e il fallimento dichiarato⁵³. Rimase in carcere, però, solo pochi giorni. Il 16 aprile fu liberato, risultando prosciolto dalle accuse criminali sia a Trieste che nell’istanza superiore, a Klagenfurt. Si mormorava che a salvarlo fossero stati i suoi protettori – aggiungo io, forse cointeressati nell’affare – e si raccontavano molti «aneddoti che disonoravano la giustizia». Addirittura si sosteneva che il fallimento fosse stato un trucco concertato assieme alle sue amicizie altolocate per scaricare sugli altri mercanti le perdite⁵⁴.

Trieste, Europa, Oceani

In quegli anni il caso di Mayer non fu l’unico e, in un contesto

⁵² ASV, *Inquisitori*, 31 marzo 1786.

⁵³ ASV, *Savi*, 759, 31 marzo e 6 aprile 1786.

⁵⁴ Ivi, 16 aprile 1786.

molto complicato, i fallimenti furono una costante nella piazza che, anche a causa delle tensioni provocate dalla Guerra d'Indipendenza americana sulle rotte dei traffici, tra gli anni Settanta e Ottanta fu teatro di una dura concorrenza tra il nuovo ceto mercantile locale, i circoli finanziari di Vienna e internazionali, le compagnie privilegiate anche controllate dall'aristocrazia imperiale, gli investitori, mercanti, avventurieri del Nord Europa e del Levante e la burocrazia asburgica⁵⁵.

Nel febbraio 1781 fallì il negoziante Giorgio Simon. Il suo sbilancio era emerso a causa di alcune cambiali risultate scoperte per una cifra che si aggirava attorno a 500.000 fiorini e vi era il rischio che il fallimento trascinasse nel baratro alcune ditte di Vienna e provocasse pesanti ripercussioni a Trieste. Secondo gli osservatori veneziani, il commercio annuale della piazza era valutabile in 16 milioni di fiorini, ma la gran parte di questi era costituita da debiti e da crediti e questo era un elemento di estrema debolezza poiché gli «affari» erano «molto superiori al scarso denaro» che circolava. In tale contesto, il Tribunale mercantile si era mosso per convincere creditori e debitori ad «accordarsi» alla meglio, evitando il ricorso alla giustizia e cercando così di arrestare «il turbine» che minacciava di travolgere molte case mercantili⁵⁶. Nel gennaio dell'anno successivo fu il negoziante Jovo Curtovich a portare i libri in tribunale. Suddito ottomano da tempo residente e attivo sulla piazza di Trieste e con filiali a Smirne, Amsterdam, Vienna, Praga e Parigi, potendo contare su un capitale di 200.000 fiorini, aveva uno scoperto di pari valore⁵⁷. Nel 1784, sull'orlo del fallimento, Antonio Rossetti, un altro dei principali negozianti, riuscì a salvarsi grazie all'appoggio del solito Ricci, suocero del figlio di Rossetti. La situazione finanziaria di Antonio, però, rimase traballante e le voci su un possibile fallimento continuarono a circolare⁵⁸. Nel 1785 fallì il conte Proli e con lui quella Compagnia asiatica, dalle cui avventure a Lisbona siamo partiti⁵⁹. Nel 1786 fu la volta del già ricordato Mayer, dei negozianti fratelli Wagner, che furono arrestati e rinchiusi nelle carceri del castello, e di Ambrogio Strohlendorf, che

⁵⁵ D. ANDREOZZI, «Per vestiario o per addobbi o per lusso». *Mercati del lusso, prodotti di imitazione, scambi internazionali e strategie commerciali nella Trieste settecentesca*, in *Luxes et internationalisation (XVI^e-XIX^e siècles)*, a cura di N. Sougy, Neuchâtel 2013, pp. 160-164, e ID., *From the Black Sea to the Americas*, e la bibliografia ivi citata.

⁵⁶ ASV, *Savi*, 757, 12 febbraio e 3 marzo 1781.

⁵⁷ Ivi, 26 gennaio 1782.

⁵⁸ Ivi, 15 marzo 1785.

⁵⁹ Ivi, 20 dicembre 1786.

fuggì⁶⁰. I Wagner godevano dell'appoggio di personaggi assai importanti e le voci che ventilavano una loro «scandalosa» liberazione si avverarono anche se, l'anno successivo, furono di nuovo arrestati su ordini provenienti da Vienna. Infine tra 1786 e 1787 fallirono pure la Compagnia privilegiata di Assicurazione, Commercio e Sconto che, con un capitale di 840.000 fiorini, fu affossata da un buco di 200.000, la Compagnia asiatica di William Bolts, su cui torneremo tra poco, e la Compagnia privilegiata di Trieste e Fiume, indebolita anche dai continui contrasti tra i soci e i direttori⁶¹.

I fallimenti e i comportamenti dei direttori delle compagnie commerciali rischiavano ancora di gettare discredito sulla piazza di Trieste, mettendo in pericolo i traffici. A fronte di questa situazione, nel 1787, l'Intendenza Commerciale intervenne nuovamente per regolare la materia, emanando un decreto, a firma di Ricci, il cui senso sembra essere quello di mantenere il potere decisionale nelle mani delle forze locali e al loro arbitrio. I privilegi del porto franco erano riservati alle ditte insinuate nel Tribunale Mercantile, ma l'accesso al commercio rimaneva aperto a tutti e, per questo, veniva prorogata la possibilità di non rivelare i capitali di cui si disponeva. Si stabiliva che, se le perdite subite dai creditori in seguito a un fallimento avessero superato il 20% delle somme impegnate, il fallito fosse escluso a vita dalla mercatura. Tuttavia, si affermava che a Trieste ci si comportava «in linea di pratica mercantile» e che i falliti «innocenti e infelici» erano degni di «indulgenza»⁶².

Seguiamo, tra i fallimenti avvenuti in questi anni, un ultimo caso che, restando a Trieste ma anche portandoci lontano, ci consente di chiudere, solo retoricamente, il viaggio che abbiamo iniziato a Lisbona, rincontrando William Bolts che, nato ad Amsterdam e di padre tedesco, aveva a lungo prestato servizio nell'inglese Compagnia delle Indie orientali⁶³.

Nel 1775, tramite la mediazione dell'ambasciatore imperiale a Londra, il conte Ludovico di Belgioioso, Bolts aveva sottoposto a Maria Teresa d'Asburgo il progetto di un sistema commerciale che avrebbe dovuto collegare Trieste, Fiume (Rijeka), i Paesi Bassi, l'Asia, l'Africa e le Americhe. In seguito a tale richiesta, il 5 giugno di quell'anno,

⁶⁰ ASV, *Inquisitori*, 518, 31 marzo e 7 maggio 1786; *Savi*, 759, 16 aprile 1786.

⁶¹ ASV, *Savi*, 759, I s, 4 novembre e 20 dicembre 1786 e 28 luglio 1787.

⁶² AST, *Cesareo Regio Governo*, 692, 20 ottobre 1787.

⁶³ WANNER, *William Bolts*, pp. 60-61; BABUDIERI, *L'espansione mercantile austriaca*, p. 93.

l'Imperatrice gli concesse un privilegio della durata di dieci anni che gli attribuiva l'esclusiva dei traffici tra Trieste e Fiume e l'India, la Persia e la Cina. Inoltre gli concesse la cittadinanza imperiale e lo nominò colonnello⁶⁴.

Bolts era il titolare del privilegio e, al di là del contenuto di questo, era un suo onere definirne gli effettivi limiti e possibilità in un contesto competitivo. Così agì come una sorta di *general contractor*, creando varie società interessate al progetto, come quella stipulata con Carlo Proli, appartenente a uno dei principali gruppi finanziari di Anversa, gruppo che dall'inizio del secolo aveva investito nei porti di Trieste e Fiume, e altri investitori ad esso collegati⁶⁵. Tale società, dal nome fluido anche se indicata soprattutto come *Compagnie Imperiale Asiatique de Trieste*, fu, non l'unica, ma senz'altro la più importante tra quelle coinvolte nella gestione del privilegio. In questa Proli e i suoi alleati ebbero un ruolo complesso, rivestendo tra l'altro la figura di finanziatori e soci, di creditori, assicuratori e manager. Inoltre, tutti gli associati avevano una intricata serie di diritti e doveri concernenti la gestione della compagnia, a partire dal reperimento e dalla vendita delle mercanzie, con guadagni che venivano suddivisi in modo diverso in base alla provenienza e al mercato di sbocco delle merci. Proli, ad esempio, aveva il compito di gestire le case di commercio di Trieste e Bruges. Inoltre, anche tali accordi mutavano frequentemente e ne scaturivano continui contrasti⁶⁶.

Il primo viaggio organizzato dalla Compagnia fu caratterizzato dall'ammutinamento della ciurma e dagli eventi di Lisbona da cui sono partito. Come il suo inizio, tutta l'esistenza della Compagnia fu tempestosa, soprattutto a causa dei continui contrasti tra il gruppo Proli e Bolts e i suoi alleati. In seguito a questi contrasti la prima compagnia fu sciolta e, nell'agosto del 1781, furono stipulati nuovi accordi e ne venne fondata una nuova: la *Société Impériale pour le Commerce Asiatique de Trieste et d'Anvers*. Il privilegio passò dalle mani di Bolts a quelle della società e la gestione delle attività finanziarie fu assegnata

⁶⁴ WANNER, *William Bolts*, pp. 60-61; BABUDIERI, *L'espansione mercantile austriaca*, pp. 93-101.

⁶⁵ Su questi gruppi e i precedenti investimenti si veda G.B. HERTZ, *England and the Ostend Company*, «The English Historical Review», 22 (1901), pp. 255-279; M. HUISMAN, *La Belgique commerciale sous l'Empereur Charles VI. La Compagnie d'Ostende. Etude historique de politique commerciale et coloniale*, Bruxelles-Paris 1902; G.H. DUMONT, *L'épopée de la Compagnie d'Ostende: 1723-1727*, Bruxelles 2000.

⁶⁶ BOLTS, *Racueil de pieces autentiques*, pp. 6-9; MARKOV, *La compagnia asiatica di Trieste*, pp. 5-6; BABUDIERI, *L'espansione mercantile austriaca*, pp. 49 e 103-105.

a Proli e ai suoi alleati. Costoro erano anche responsabili della conduzione degli affari in Anversa e in altre piazze mercantili e ottennero la licenza di vendere azioni della compagnia per il valore di due milioni di fiorini. A Bolts, invece, spettava il compito di dirigere i traffici a Trieste, Livorno e Parigi e i patti prevedevano che potesse organizzare due viaggi commerciali per proprio conto sempre, però, all'ombra del privilegio imperiale⁶⁷. A tal fine creò la *Société Triestine* raccogliendo un capitale di 500.000 fiorini, dei quali 200.000 versati dal ceto mercantile triestino, anche grazie all'intervento della casa mercantile Greppi di Milano. I direttori della società erano William e tre esponenti del mondo economico di Trieste: Giacomo Gabbiati, Giovanni Adam e Giovanni Rossetti⁶⁸.

Tuttavia tali accordi non misero fine ai contrasti. La vita delle diverse Compagnie fu caratterizzata da continue irregolarità commesse sia rispetto alla normativa dello Stato di appartenenza, sia rispetto a quelle degli Stati che ritenevano di avere giurisdizione sugli spazi dove esse si trovavano ad operare. Inoltre irregolarità, pratiche illegali e scorrettezze furono compiute reciprocamente dai due opposti gruppi nei conflitti interni alle Compagnie. Tutto questo contribuì anche ad affossare molte delle iniziative avviate. I soci e i direttori operavano, pure segretamente gli uni rispetto agli altri, cercando di impossessarsi della quota più ampia possibile di profitto e di ostacolare le iniziative degli altri. Inoltre i comportamenti senza scrupoli e talvolta illegali dei direttori indebolivano la Compagnia: perseguimento di obiettivi personali, ostacoli posti all'agire degli altri membri, capitale sociale non versato, trucchi contabili, il dispregio dei diritti degli azionisti, il denaro della società usato in beneficio di amici e parenti, eccetera⁶⁹.

Non solo, i due gruppi avviarono una massiccia campagna per screditare rispettivamente l'onore dei soci loro avversi, confrontandosi a Vienna, Londra, Livorno, Trieste, Bruxelles, negli spazi dei mercanti e dei banchieri e nel mondo delle corti nel tentativo di delegittimare gli avversari e metterne in dubbio onestà e capacità personali. Tutti sostenevano di agire in onore del Principe e venivano fatte continue

⁶⁷ BOLTS, *Racueil de pieces autentiques*, pp. 19-21 e 53-57; BABUDIERI, *L'espansione mercantile austriaca*, pp. 119-145; WANNER, *William Bolts*, pp. 62-70; MARKOV, *La compagnia asiatica di Trieste*, pp. 13-15.

⁶⁸ ASV, *Inquisitori*, 181, 12 dicembre 1782, 518, 12 maggio 1782, e 565, 11 ottobre 1782.

⁶⁹ BOLTS, *Racueil de pieces autentiques*, pp. 21-23, 33-34, 55-57, 79-77 e 95-102.

e rispettive accuse di irregolarità. In Anversa circolava un pamphlet anonimo, intitolato *Precis de l'origine, de la marche et de la chûte de la Compagnie*, che diffamava Bolts, e scritti ingiuriosi apparivano sulle gazzette europee, come sul «*Courier de l'Europe*», stampato a Londra. La burocrazia imperiale e i membri della corte asburgica erano continuamente chiamati in causa, rivestendo il ruolo di patroni e intermediari, e nello stesso tempo agivano come protagonisti della contesa, essendo direttamente coinvolti negli affari. La loro protezione e favore erano cercati continuamente e con ogni mezzo. Ad esempio i protagonisti della contesa chiamavano le navi di cui erano proprietari o che avevano preso in nolo con il nome dei loro protettori (Le Prinse de Kaunitz, Le Comte de Kollowrath, Le Baron de Binder, Le Comte Belgioiose, Le Comte de Cobenzell) oppure regalavano gioielli e diamanti. Il supporto dello Stato e dei suoi ufficiali era una risorsa da spendere nella competizione tra soci e tra mercanti ed era cercato anche per vincere la competizione con mercanti appartenenti ad altri Stati e come difesa di fronte alle giurisdizioni estere. Tutti rivendicavano di agire in difesa dell'Impero, del suo onore, del suo commercio e del bene comune⁷⁰.

Nel 1785 il gruppo Proli fece bancarotta ad Anversa mettendo sostanzialmente fine alla vita della *Société Imperiale pour le Commerce Asiatique de Trieste et d'Anvers*. Travolto, il conte Proli, sulla vita del quale è disponibile una ampia bibliografia, si suicidò. Il fallimento e la sua morte ebbero pesanti ripercussioni sui mercati finanziari internazionali, ma non a Trieste dove oramai tutti i legami con le sue attività erano cessati⁷¹.

Il *Journal Politique ou Gazette des Gazettes* dell'aprile 1785 scriveva che la bancarotta era stimata in 20 milioni di fiorini, di cui 400.000 a carico di una compagnia di Amsterdam, 400.000 di una di Livorno e il resto di una moltitudine di piccoli investitori rovinati dalla troppa fiducia accordata alla Compagnia e ai suoi direttori. Il fallimento poteva essere evitato solo grazie all'aiuto dello Stato, peraltro creditore di 180.000 fiorini, e di due grandi banchieri francesi, «la maison de Romberg» di Bruxelles e il conte Johann von Frier. Il 19 giugno di

⁷⁰ Ivi, pp. 11, 19-21, 53-54, 60-70, 116, 156-160.

⁷¹ M. LINDEMANN, *The Merchant Republics. Amsterdam, Antwerp, and Hamburg, 1640-1790*, New York 2015, pp. 287-289; J. DENUCÉ, *Archives commerciales privées: le fonds des faillites à Anvers*, «*Annales d'histoire économique et sociale*», 16 (1932), pp. 372-377; E. VAN BRUYSEL, *Historie du commerce et de la marine in Belgique*, Brussels 1851, III, pp. 295-299.

quell'anno, però, Frier, banchiere a Vienna, strettamente legato alla corte imperiale e considerato uno degli uomini più ricchi del suo tempo, fu trovato morto nella sua «bella terra di Feslau», vicino a Vienna⁷². Nel 1785 la collezione di libri rari di Proli venne messa all'asta. Si contavano 530 libri di teologia, 250 di diritto canonico e civile, 278 di scienze ed arti, 469 di lettura e 1579 di storia⁷³.

Fece anche fallimento la *Société Triestine* di Bolts, emanazione triestina della società 'madre'. Se l'entità delle perdite fu assai minore, le ripercussioni su Trieste furono più rilevanti. Nel 1789 qui si concluse il processo, di fronte al Tribunale Mercantile. Bolts e i suoi direttori furono assolti dalle accuse. Il fallimento era stato frutto delle avversità e non era stato causato da inganni e illegalità e quanto avvenuto, quindi, non pregiudicava «il loro onore e il loro buon credito». I Direttori locali coinvolti, per altro, avevano grande influenza su quel tribunale⁷⁴.

Bilancio

Trovare elementi comuni tra le vicende avvenute in tali teatri non è semplice e il rischio di rimanere intrappolati in gallerie di esempi che producono solo erudizione o medaglioni estetizzanti è forte. Bene pubblico, interesse mercantile, commercio attivo, gelosia del commercio, negozianti patrioti sembrano elementi quasi estranei a questi mondi, caratterizzati sì dal confliggere e dall'interagire tra norme e pratiche – le une con le altre e tra se stesse –, ma da un interagire e un confliggere che appaiono disordinati e confusi, senza precise regole. Lo scrivere che le pratiche sono il risultato del bilanciarsi tra indole personale, rischi e vantaggi appare una banalità e, per di più, una banalità che cela ulteriori complessità nella misura in cui indole personale, interesse e rischio sono a loro volta fattori estremamente complessi e frutto di costruzioni complicate. Lo stesso accade nell'affermare che

⁷² «Gazzetta Universale», 53, 1785.

⁷³ *Catalogue d'une fort riche et tres-belle collection de livres rares & choisis en tout genre, très-beaux manuscrits, pieces fugitives &c. sur-tout concernant l'histoire des Pays-Bas, France, Angleterre &c., ainsi que plusieurs medailles, cartes géograph. &c. recueillis avec beaucoup de soin & depenses en nombre d'années par le Comte Charles de Proli*, Anvers s.d. [ma 1785].

⁷⁴ ASV, *Savi*, 759, I s., 20 dicembre 1786 e 28 luglio 1787; AST, *Cesareo Regio Governo*, 692, 2 maggio 1789.

i contendenti utilizzavano, in modo spregiudicato e strumentale, ogni risorsa loro disponibile.

Eppure il disordine può essere un dato estremamente ordinato e che, se somma di azioni individuali, si situa nell'ordito di comportamenti collettivi, condivisi e comuni. Un ordine che si può cercare delineando ipotesi di spiegazioni stratificate a vari livelli, ma connesse da relazioni forti e inestricabili.

Attorno al 1780 il governatore di Trieste, il barone Karl Zinzendorff, scriveva sul suo diario che gli interessi dello Stato e quelli dei mercanti non coincidevano. Se il primo era interessato al commercio attivo, i secondi erano interessati ai proventi di tutti i tipi di commercio⁷⁵. Una considerazione, apparentemente quasi ovvia, che non rivelava l'intera posta in gioco, ad iniziare dal coinvolgimento personale dei membri della burocrazia asburgica e della corte viennese nei proventi dei traffici. Proventi cui lo stesso Zinzendorff era interessato.

Lo Stato avvertiva la 'pubblica felicità' in modi mercantilistici, come 'potenza militare' e quindi disponibilità finanziarie e umane⁷⁶. Non poteva, però, governare in modo oggettivo; la 'tecnologia' disponibile per il controllo degli spazi e degli uomini e i modelli di prossimità allora esistenti imponevano forme di governo mediate. Anche per questo, dato strutturale per lo Stato moderno, la 'felicità' era il rispecchiamento degli equilibri tra i poteri e gli interessi che innervavano lo Stato stesso⁷⁷. Tali interessi comprendevano quelli dell'Imperatore, dell'aristocrazia, della burocrazia, come quelli di mercanti e finanziari, abbracciando poi, nelle diverse posizioni e dotazioni, l'intera società. Proprio la complessità di tali relazioni impedisce di tracciare una netta e chiara linea di divisione tra Stato e società e tra pubblico e privato. L'elaborazione delle politiche non era mai lineare ed esse erano frutto di questi equilibri e di queste contraddizioni. A Lisbona e negli altri teatri, lo Stato, i suoi interessi, il suo diritto e i suoi rappresentanti

⁷⁵ *Europäische Aufklärung zwischen Wien und Triest. Die Tagebücher des Gouverneurs Karl Graf von Zinzendorf 1776-1782*, a cura di G. Klingenstein, E. Faber e A. Trampus, Wien-Köln-Weimer 2009, IV, pp. 758-759, 7 November 1780.

⁷⁶ SALVEMINI, *Negli spazi mediterranei*, pp. 7-51; *Mercantilism Reimagined: Political Economy in Early Modern Britain and its Empire*, a cura di P. Stern e C. Wennerlind, Oxford 2014; I. WALLERSTEIN, *The Modern World System, II, Mercantilism and the Consolidation of the European World Economy, 1600-1750*, New York 1980.

⁷⁷ B.G. ZENOBI, *Feudalità e patriziati cittadini nel governo della periferia pontificia del Cinque-Seicento*, in *Signori, patrizi, cavalieri in Italia centro meridionale nell'età moderna*, a cura di M.A. Visceglia, Bari 1992, pp. 94-95; G. CORAZZOL, *Cinegrafo di banditi su sfondo di monti. Feltre 1634-42*, Milano 1997.

appaiono fluidi, porosi, sfaccettati, complessi e strettamente intrecciati alla società e alle sue pratiche, anche illegali. Difficili distinguerli, a meno – ripeto – di non volere utilizzare come termine di paragone uno Stato del tutto teorico; altrettanto difficile è assegnare allo Stato e ai mercanti precisi interessi e disegnare uno spazio di confronto tranquillizzante con le linee tracciate in modo netto e definito. Per esempio, nell'Impero asburgico molti finanziari e mercanti ricoprivano ruoli importanti nell'amministrazione e, viceversa, molti aristocratici e membri dei principali organismi di governo e della corte erano densamente connessi col mondo del commercio attraverso importanti interessi personali⁷⁸.

Mirando alla 'pubblica felicità', lo Stato era attratto dal commercio attivo quale fonte di ricchezza e, quindi, di potere e, nello stesso tempo, era interessato al capitale 'liquido' che mercanti e finanziari potevano rendere velocemente disponibile per fare fronte ai picchi dei suoi bisogni. Da parte sua lo Stato costruiva infrastrutture e spazi di prevedibilità e offriva servizi; tutto questo era necessario per mercanti e finanziari per vincere le competizioni con gli altri poteri, interessi e avversari che, a loro volta, potevano utilizzare simili strumenti. Inoltre, questo non avveniva in uno spazio vuoto, ma all'interno di un mondo fluido e difficilmente controllabile, in cui le illegalità di mercanti, aristocratici e burocrati si scontravano con una moltitudine di soggetti portatori di proprie logiche e propri interessi. Ad esempio, il contrabbando si fa multiforme e si confronta con un *continuum* di reati che, in spazi materialmente incontrollabili, percorre, in un contesto caratterizzato da continui frizioni e conflitti, tutto il mondo dei commerci (comprendendo pure gli accessi alla mercatura e i servizi ad essa indispensabili), passando dal furto di «pezze di seteria» dai bauli custoditi nella stiva per arrivare, all'estremo, all'abbordaggio con l'uccisione di tutte le persone imbarcate⁷⁹. Ad argine il funzionamento delle reti familiari, nazionali, parentali, amicali, comunitarie, cliente-

⁷⁸ ANDREOZZI, *From the Black Sea to the Americas*.

⁷⁹ ASV, *Savi*, 695, 6 giugno 1789; nel 1780 una nave partita da Lisbona alla volta di Genova, carica di mercanzie e con molti passeggeri, venne assalita nottetempo da alcuni malfattori che si avvicinarono su imbarcazioni da pesca. Tutti furono uccisi tranne un marinaio che riuscì a salvarsi a nuoto. Lo scafo dell'imbarcazione venne danneggiato per farlo affondare, ma una serie di circostanze, tra cui la prolungata assenza di onda, consentirono il recupero dell'imbarcazione, impedendo che l'accaduto rimasse «nascosto agli uomini fino al giorno del Giudizio universale». Per altro gli assalitori era bene informati – si pensava avessero un complice imbarcato – dato che, oltre al carico, a bordo c'erano 50.000 ducati, tra denaro e diamanti.

lari, economiche, ecc., intessute di fiducia, informazioni, conoscenze, reputazioni e legami. L'insieme delle norme si inserisce in queste reti forti dei propri codici e cerca di costruire l'intelaiatura portante del sistema di equilibri e di potere esistente in relazione ai modi del controllo e della repressione propri dell'Antico Regime⁸⁰. Il risultato, però, non è il formarsi di uno spazio unico ed omogeneo, bensì il coesistere di diversi, intersecati e contrapposti ambiti normativi, tutti dotati dei propri codici, regole e punizioni, in cui gli attori scelgono di collocarsi in base al proprio potere e alle proprie strategie. Tali ambiti sono a loro volta gerarchizzati e ordinati in base ai complessivi equilibri dei poteri e delle loro vischiosità. In questo quadro le scelte degli attori non sono mai definitive e univoche.

Così lo Stato chiede a mercanti e finanzieri la collaborazione e le risorse che gli sono necessarie per sostenere il proprio potere e la propria esistenza e, pure, per riprodurre il sistema di gerarchie – sociali, economiche e politiche – dentro il quale è situato. Questo costituisce un costo per mercanti e finanzieri che cercano di pagare il meno possibile per ottenere le infrastrutture e i servizi loro indispensabili, ma nel contempo sono, in misura diversa, interessati al mantenimento del sistema complessivo delle gerarchie. In questo bilanciamento, tra divergenti interessi, le norme e la rottura delle norme trovano il loro senso collettivo e condiviso.

Anche i meccanismi che determinano l'istaurarsi di tali gerarchie modellano i processi di costruzione delle norme. Così, nel XVIII secolo, l'ipertrofica produzione di norme può trovare ragione nell'aumento della complessità, sintetizzabile nel predominio delle reti sui confini e nella crescita dei volumi di traffici e spostamenti, e nel suo relazionarsi con strumenti di governo incapaci di tenere il passo del mutamento. La ricerca di nuove legittimazioni, anche delle illegalità, sottolineata da Alida Clemente, trova uguale motivazione⁸¹. Ipotesi che sembrano indicare una somiglianza tra quel secolo e l'attuale processo di globalizzazione.

DANIELE ANDREOZZI
Università di Trieste

⁸⁰ M. FOUCAULT, *Sorvegliare e punire. Nascita della prigione*, Torino 1976.

⁸¹ CLEMENTE, *Quando il reato non è «peccato»*.