

GIACOMO BRAUN

---

*Carlo VI*  
*e il commercio d'oltremare*

*I.*



Carlo VI, perduta l'illusione di poter rinnovare l'antica monarchia di Carlo V, ebbe, per tutto il suo regno, la mente occupata da due pensieri, non suoi: il pensiero di assicurare la successione ai suoi discendenti era retaggio di Leopoldo e Giuseppe; il secondo, la smania di grande e subita ricchezza, dominava allora quasi tutti gli stati e le corti d'Europa. Ma l'ultimo degli Absburgo d'Austria non seppe mirare a questi due fini in modo che armonicamente si favorissero e l'uno fosse mezzo all'altro anzi che impaccio: morendo lasciò debole il suo impero e malsicuro il trono, languente il commercio dell'Adriatico e spento quello dei Paesi Bassi Austriaci.<sup>1)</sup>

La via più rapida ad arricchire lo stato e sé ritenne l'imperatore essere il commercio<sup>2)</sup> cui desse grande parte di materia l'industria interna, e in ispecie il commercio d'oltremare. Nella scelta del porto che sarebbe dovuto essere il principale emporio, non pensò ad alcuno dei paesi marittimi assegnati alla sua casa nelle paci di Utrecht e Rastadt, non tanto perchè gliene sembrasse poco stabile e duraturo il possesso, quanto per la troppa loro distanza dall'Austria Interiore tedesca, il cui fiorire a lui più importava; per questa ragione elesse il Litorale Adriatico, non per amore di questa terra.<sup>3)</sup>

La provincia tuttavia che in sé aveva la maggior forza di futuro commercio, era il Belgio. Ancor nel tempo del dominio spagnolo, sotto il quale il paese era tornato alla morte d'Isabella, vedova dell'Arciduca Alberto (1633), esso aveva procurato di conseguire, quanto al commercio, privilegi simili a quelli degli Spagnoli, che infirmassero la proibizione di trafficare nelle Indie Orientali ed Occidentali, imposta da Filippo II nell'atto di cessione [6 maggio 1598]<sup>4)</sup>: sempre invano, e vana rimase né confermata da diploma la concessione di libero commercio con le Indie Orientali che il Cardinale Infante aveva ottenuta da

Filippo IV (1640). Anzi, pochi anni dopo, la pace di Münster (30 gennaio 1648) confermava, nell'oscuro e ambiguo articolo V, le condizioni esistenti di navigazione e traffico nelle due Indie,<sup>5)</sup> e inoltre chiudeva al Belgio la via sua naturale, la Schelda.<sup>6)</sup> Nel 1698, regnando Carlo II, il governatore conte di Bergeyk pensò di istituire una «Compagnia reale dei Paesi Bassi», la quale, a danno dell'Olanda, tentasse il commercio con le Indie Orientali e la Guinea; ma se anche si poté forse già aprire la sottoscrizione, più in là non si giunse, poiché la morte del re e la lunga guerra per la successione spagnola troncarono l'esecuzione dell'audace disegno.<sup>7)</sup>

Con la dominazione austriaca incomincia per il Belgio il periodo più infelice. L'Olanda, che per parte delle potenze aveva trasmesse le nuove provincie all'Austria, se ne considerava pur sempre tutrice e pretendeva ridurle a suo confine fortificato contro la Francia: Nella convenzione preliminare del 15 luglio 1713, d'accordo con l'Inghilterra, regolava provvisoriamente i diritti d'entrata ed uscita delle merci a tutto svantaggio del Belgio,<sup>8)</sup> e nel (terzo) trattato della Barriera (15 novembre 1715) otteneva il diritto di occuparvi fortezze, di farsi pagare le milizie sue qui mantenute, e di romper le dighe in alcune regioni nel caso di necessaria difesa; di più riusciva a far ribadire le catene decretate dalla pace di Westfalia, sperando di soffocar così ogni possibile aspirazione degli sventurati vicini.<sup>9)</sup>

Ma se chiusa era la Schelda, non era chiuso l'Oceano, il quale pareva chiamar tutti sulle sue libere vie a cogliere i frutti che prometteva la pace succeduta alla travagliosa guerra. Già nel '14 alcuni privati cittadini di Ostenda chiesero al Consiglio di Bruxelles passaporti per armar navigli. Il primo, il *Charles*, comandato da Giuseppe Gheselle, uno dei tre armatori, salpò l'anno seguente per la Cina; partirono dopo alcune settimane il *Saint-Mathieu* per Surate, il *Principe Eugenio* per il Bengala. L'esempio era dato; da allora numerosi furono i progetti di compagnie di commercio e navigazione.

Ne presentarono primi lo scozzese Jean Ker de Kerland e il francese Gollet de la Merveille; l'un progetto fallì perché troppo somigliava a miraggio di folle avventura, riuscì alla Francia d'infrangere il secondo.

Ritornate le navi, nell'estate del 1716, l'armatore Tommaso Ray curò la vendita delle merci, che fruttò il cento per cento, e incoraggiato dal buon successo, insieme con Pietro de Potter chiese alla Corte di Vienna un privilegio di 20 anni per una società di navigazione.<sup>10)</sup> Ma da Vienna non ebbero risposta; neanche dopoché a Lotario di Königsegg, plenipotenziario dell'Austria, al quale il 4 febbraio l'Olanda aveva consegnato il paese, subentrò come governatore, nel giugno, il principe Eugenio di Savoia, che, impedito dalla guerra di Turchia d'assumere personalmente il suo ufficio, favorì la scelta di Ercole Turinetti marchese de Prié a suo luogotenente.<sup>11)</sup> Scarsa simpatia nutriva il principe per i grandi progetti di commercio coloniale: rifletteva alle infelici condizioni finanziarie dell'Austria e del Belgio, prevedeva le difficoltà che sarebbero sorte dall'odio delle potenze marittime, né lo abbagliava la falsa luce della speculazione che agitava Francia e Inghilterra minacciando di travolgerle in vergognosa rovina.

Tutto ciò lo portava ad esagerata prudenza; inoltre egli era troppo onesto perché approvasse la rottura di trattati, anche ingiusti. E sebbene a corte signoreggiasse la fazione degli Spagnoli, menti meschine a cui tanto più facile dava ascolto l'imperatore,<sup>12)</sup> pure non piccola era l'autorità che con la grandezza d'animo e l'altezza d'ingegno s'era acquistata il principe, Ercole alla corte di Onfale.<sup>13)</sup> Fu il suo consiglio di concedere al Belgio non privilegi esclusivi, ma soltanto passaporti (*lettres de mer*), e di favorire invece in modo più diretto il commercio sull'Adriatico e con l'Oriente.

Credeva Eugenio che il marchese de Prié fosse uomo atto a reggere un paese di nuovo acquisto, stato per due secoli in balia del malgoverno spagnolo; errore funesto. Il marchese, pigro nel suo ufficio, energico nel soddisfare l'ambizione sua e la sua cupidigia — ed esoso signore lo aveva provato Pisino, che gli si era ribellata<sup>14)</sup> —, pensò tosto di volgere a suo vantaggio particolare lo spirito d'attività che in quelle provincie si manifestava allora vivo e impaziente. Vinte le prime sommosse, suscitate in parte dalla sua inesperienza, in parte dall'ostilità che contro il libero commercio dimostravano i proprietari dei setifici, i quali volevano che la seta venisse importata dalla

Compagnia Inglese e dall' Olandese perché vi erano interessati con azioni, esso cominciò a seguire le istruzioni di Vienna conciliandole con la sua inclinazione alla baratteria; era largo nel rilasciare le lettere di mare purché gli venissero pagate: le negò soltanto quando temeva la concorrenza per qualche altra nave ad armar la quale avesse contribuito anche lui.

Con tutto ciò il nuovo traffico prosperava. Nel 1720 entrarono nel porto di Ostenda sei navi, reduci dal Bengala, da Mocca, dalla Cina, e la merce da loro portata fu venduta con grandissimo guadagno. E il 17 giugno ritornò il Carlo Sesto, il cui capitano Goffredo Gollet de la Merveille era riuscito a fondare una fattoria a Cablon, sulla costa di Coromandel, innalzandovi la bandiera imperiale. Immediate e continue furono le proteste dell' Inghilterra e dell' Olanda, che si appellavano al trattato della Barriera, rimasto invariato, quanto alla libertà di commercio, nel trattato dell' Aia [22 dicembre 1718],<sup>15</sup>) e parecchie volte usarono la violenza, catturando navi e sequestrandone la merce. Con poca dignità l' Austria tutto tollerava, temporeggiando fra le pretese delle potenze e le rimostranze dei Belgi; il de Prié anzi oltrepassò le intenzioni di Carlo col rinnegare il Merveille, che aveva agito senza alcun mandato.

Le molte merci che arrivavano sul mercato, facevano temere il governatore per il suo guadagno personale e lo indussero a conceder passaporti con minor facilità e non a nuovi armatori. In breve il malcontento giunse a tale, che il ministro fu accusato a Vienna, dove si ricominciò a vagheggiare una forte compagnia. Il principe Eugenio era meno alieno dal favorire una simile impresa,<sup>16</sup>) ora che lo sfacelo improvviso della Compagnia francese del Mississippi, creata dal Law, aveva schiacciata la pazza speculazione e insegnava prudenza a tutti; s' aggiungeva la considerazione che una compagnia si sarebbe meglio difesa dalle aggressioni dei rivali francesi, e che quanto nell' Austria Interiore tentava allora l' imperatore, si poteva lasciar nel Belgio all' azione di privati. Poiché il principe aveva infine compreso che l' articolo XXVI del trattato della Barriera era un atto di prepotenza non contestato da nessun ragionevole motivo; l' Oceano doveva essere libero come libero era, non ostante Venezia, l' Adriatico: l' Olanda si persuadesse ch' era

necessario e giusto «vivere e lasciar vivere». Ma opponendosi cauto all'entusiasmo di altri, troppo fiduciosi, non accettò alcuno dei progetti che gli vennero presentati, giacché nei loro autori facilmente riconobbe sognatori e avventurieri. Faceva eccezione il progetto di Adamo Giuseppe Sotelet e Pietro Proli,<sup>17)</sup> se non ché, proponendo una compagnia ristretta a poche persone, non rispondeva alle intenzioni del principe. Si rivolse egli perciò al suo luogotenente, del quale tuttavia si fidava, e gli commise di stendere gli statuti nel senso desiderato.

Il marchese per altro si vide danneggiato da tale proposta innovazione, e per potere sfruttar più a lungo la vendita dei passaporti, prendeva tempo, in gara quasi con la lentezza proverbiale di Vienna. Ai ripetuti inviti replicava lamentandosi della fatica che dovea durare nel governo di un paese sì difficile, piangeva sulla sua malandata salute, pregava lo si togliesse di là e gli si concedesse in cambio il vicereame di Sicilia. Eugenio, irritato, insistette, e nel settembre del 1721 il marchese mandò a Vienna gli statuti della futura compagnia, stesi dall'irlandese Patrizio Mac Neny con la cooperazione del Proli e di altri membri della Commissione mercantile di Anversa: egli stesso poi s'era contentato di inserirvi una sua prolissa apologia. E dopo un anno, nel novembre del 1722, fu finalmente sancito l'atto di concessione della Compagnia imperiale e reale delle Indie stabilita nei Paesi Bassi Austriaci,<sup>18)</sup> quando ancor fervevano le discussioni sui mutamenti proposti dal governo, sul capitale sociale e sulla sede. Ufficialmente la Società era costituita, e si rilasciarono allora gli ultimi passaporti. I sette direttori, nominati dall'imperatore nel gennaio del '23, ebbero a lottare di bel nuovo contro le tergiversazioni del ministro; due di essi, il Ray e il Proli, si recarono a Vienna, dove ottennero che il capitale della Compagnia giungesse a sei milioni di fiorini, divisi fra 6000 azioni, e che la sede fosse Ostenda invece di Anversa, ma il diritto d'entrata riscosso sulle merci, spettante allo stato, l'imperatore volle restasse del 6<sup>o</sup>/<sub>o</sub>, non del 4<sup>o</sup>/<sub>o</sub> come chiedevano; in questo soltanto e nella nomina dei direttori la Compagnia era dipendente dal Governo. Il privilegio, di 30 anni, concerneva il commercio con le Indie Orientali e Occidentali e con l'Africa alle due parti del Capo di Buona Speranza; nell'articolo CI l'Imperatore

assicurava che avrebbe protetto la Compagnia «contro tutti, impiegando in caso di bisogno la forza delle armi», facendole ragione «di tutte le ingiustizie, ingiurie e mali trattamenti in caso che qualche nazione volesse turbarla nel suo commercio e nella sua navigazione». Si pubblicarono gli statuti<sup>19)</sup> nel luglio del 1723 con la data del 19 dicembre 1722,<sup>20)</sup> e nell'agosto si aprirono le sottoscrizioni, coperte in brevissimo tempo.<sup>21)</sup>

Mentre il Belgio avviava così il suo commercio a prosperi destini, unendo ed ordinando le sue forze, non per stimolo del governo, ma soltanto con la licenza di esso, all'Adriatico e nelle provincie austriache danubiane Carlo stesso se ne era fatto promotore e avrebbe voluto crear d'un sol tratto e commercio e industria, senza però curarsi o pensare di rimuovere tutti quegli ostacoli che ne dovevano tardare e impedire lo sviluppo. Per dare il primo impulso al commercio dei paesi ereditari, Carlo, seguendo di certo anche in ciò il prezioso consiglio del principe Eugenio, stabilì di concedere la franchigia a uno dei porti dell'Adriatico; la scelta fu per parecchio tempo incerta, finché riuscì al principe Alfonso Porcia<sup>22)</sup> di farla cadere sul porto di Trieste, come avevano procurato Casimiro Donadoni e Gabriele Marenzi, e su quello di Fiume [18 marzo 1719].<sup>23)</sup> La Turchia debellata e costretta nella pace di Passarowitz [27 luglio 1718]<sup>24)</sup> a rilevanti concessioni, l'appoggio promesso dall'Inghilterra a mantenere libero l'Adriatico,<sup>25)</sup> la speranza che i vantaggi largiti ai due porti franchi ne renderebbero rapido il fiorire, mossero Carlo a istituire una grande società che a poco a poco raccogliesse in sé l'industria e il commercio dell'Austria, l'«imperiale privilegiata Compagnia Orientale»<sup>26)</sup> (patente del 27 maggio 1719); gli statuti furono resi pubblici il 29 dicembre.<sup>27)</sup> Sede era Vienna, supremo protettore e primo azionista l'imperatore, segno e sigillo l'aquila.

La Compagnia apre la sua attività con un capitale di 217.000 fiorini rainensi, formato da quote di 1000 fiorini, e viene favorita dall'imperatore in ogni maniera. Privilegi seguono a privilegi; raffinerie di zucchero, filande, numerose fabbriche<sup>28)</sup> si erigono o comperano in varie parti della monarchia, sotto le ali protettrici del sistema proibitivo; principali quelle di panno a Linz e a Schwechat e quella di candele e cordami a Fiume.

Oltre alla navigazione dell' Adriatico, le si permette (20 maggio 1722) di percorrere anche il Mediterraneo occidentale.<sup>29)</sup> Essendo poco vantaggioso, perché in mano dei Turchi, il commercio per terra con i paesi balcanici, molto si sperava dal commercio per mare; i battelli, varati in massima parte nei cantieri della Società, primo il Primogenito, intrapresero dal 1720 viaggi nel Levante, poi a Cadice, a Lisbona, esportando metalli, in ispecie ferro e acciaio, legname, cera, carne, cordami, e ritornando carichi di pelli, lana, droghe, frutta, seta, sale. Ed affinché la Compagnia aumentasse i suoi mezzi finanziari, il 29 agosto del '21, un anno e mezzo avanti che scadesse l'obbligo di pagare i primi dividendi, un decreto sovrano sanciva una lotteria a classi, dalla quale si attendeva un guadagno di 80 milioni, pur dovendone esborsare, nel corso di 25 anni, 117 ai vincitori dei premi.<sup>30)</sup>

L'anno seguente portò un nuovo provvedimento, di non poco valore per lo sviluppo del commercio. A mantenere libero, quale era stato dichiarato, l'Adriatico, non bastava l'aiuto promesso dalla peregrina simpatia dell'Inghilterra: la navigazione era minacciata anche ora dalle navi venete che da Capodistria correvano vigili il golfo. E Carlo, accolta l'idea del principe Eugenio (1719), decretò la creazione di una flotta armata,<sup>31)</sup> ch'egli voleva al più presto potente: esagerazione dovuta forse al suggerimento dell'avventuriero inglese Colebrooke, il quale mostrando interesse per l'Adriatico cercava di procurarsi soddisfazione per la caduta di un suo progetto riguardante il commercio di Ostenda (1722). I Triestini invece avevano modestamente chiesto, già nel '20, almeno qualche nave armata che osasse uscire dal porto e non fosse bersaglio allo scherno dei Veneti: dovettero attendere ancora tre anni.<sup>32)</sup>

Ma con tutte le cure e i favori il commercio non sortì l'esito ambito, poiché la Compagnia Orientale aveva in sé, prescindendo dalla sua improvvida amministrazione, sì profondi e molteplici germi di consunzione, che mai, neppure nei primi anni, se ne ritrasse alcun vero beneficio. I privilegi, se necessari forse alla rischiosa impresa della navigazione, non si mantenevano tali per le industrie, che per essi diventavano inaccessibili ai volonterosi, e, tolto il pericolo della rivalità e rimossa l'emulazione, deperivano miseramente. I provvedimenti<sup>33)</sup> proibitivi

rivolti contro i prodotti dell'industria estera né erano sufficienti a risollevare l'industria del paese, né d'altra parte valevano a favorire il commercio d'importazione. E concorrevano ad affrettare il decadimento del traffico in generale<sup>34)</sup> e della Compagnia i dazi e le mude delle singole provincie, le strade cattive, la condizione dei porti, ancor poco adatti ai nuovi bisogni, l'inimicizia dei vicini Veneti, e, più grave di questa, l'ostilità di Trieste stessa. L'imperatore aveva voluto sottrarre interamente alla giurisdizione della città la Compagnia, alla quale concesse autonomia piena ed assoluta di fronte a Trieste, sì che questa, quantunque dalla natura portata ai commerci, si trovò sin dal principio costretta ad intraprendere una lotta lunga e penosa contro la nuova prepotente ospite che si addossava alle sue mura.<sup>35)</sup> E l'odio non era soltanto dei Triestini: dell'amaro rancore che dovunque fosse possibilità di commercio e industria seguiva i privilegi largiti alla Società, furono chiari i segni più tardi, allorchè, caduta essa ed abbandonata da Carlo, il rispetto e il timore non imponevano più prudente silenzio.<sup>36)</sup>

Istituita la Compagnia di Vienna e Trieste, confermata quella di Ostenda, una nuova era sembrava annunziarsi per il commercio. Ben poco invece aveva fino allora ottenuto l'imperatore per il riconoscimento della Sanzione prammatica. Semplice e ovvio parere esprimeva il principe Eugenio: esser sufficiente l'adesione degli Stati austriaci: un esercito agguerrito avrebbe ben resa inutile la malleveria delle potenze. Ma l'imperatore s'era messo in un'altra via e voleva assicurare il trono alla figlia col diritto fondato su trattati. Nel 1718 aveva rinunciato per sempre al trono di Spagna,<sup>37)</sup> e questa dal canto suo, accedendo nel '20 alla quadruplice alleanza<sup>38)</sup> conchiusa tra la Francia, l'Impero e le due potenze marittime, Olanda e Inghilterra, aveva dovuto restringere alla Toscana e a Parma e Piacenza le sue mire sull'Italia: ben magro compenso per Carlo. Né miglior frutto gli recò il congresso di Cambrai, anzi gli Stati Generali d'Olanda ne ebbero incoraggiamento a insistere con maggior vigore sulla soppressione della compagnia belgica.<sup>39)</sup> Si richiamavano essi all'inviolabilità dei patti, adducendo la pace di Münster, il trattato della Barriera; vi opponevano i Belgi la libertà del mare data dalla natura,<sup>40)</sup> e intanto la Compagnia

procedeva a vita ognor più intensa e alla costa di Coromandel, al Gange, nella Cina ricostituiva o fondava le sue fattorie, che, curate e protette dal governo, sarebbero potute diventar forti colonie. Il de Prié era caduto; stanchi dell' inettitudine e del mal animo del ministro, il quale negava a Ostenda la franchigia e ogni opera pubblica che ne promovesse lo sviluppo, e, essendogli or tolto di trafficare con le lettere di mare, vendeva gli uffici civili ed ecclesiastici, alcuni dei cittadini più autorevoli presentarono contro lui un gravame all' imperatore, e gli Spagnoli della corte riuscirono questa volta a farlo destituire. Eugenio, con inesplicabile debolezza, non seppe rassegnarsi alla disgrazia del suo favorito, e depose la reggenza del Belgio, dove fu inviato, nel novembre del 1724, il conte di Daun, quale luogotenente dell' Arciduchessa Maria Elisabetta d' Austria. Il conte era vecchio e di poca energia, ma onesto, ciò che più importava alla provincia, la quale aveva ampiamente mostrato di non aver bisogno di idee iniziative altrui.

Sul finire dello stesso anno avvenne per altro un mutamento impreveduto e improvviso nell' equilibrio politico d' Europa. Elisabetta Farnese, regina di Spagna, si prometteva, ancor dopo la caduta del cardinal Alberoni, di appagare la sua grande ambizione, e trovò un nuovo esecutore dei suoi disegni nel barone di Ripperda, uomo senza scrupoli.<sup>41)</sup> Recatosi a Vienna, costui, approfittando dell' auge in cui erano a corte gli Spagnoli, seppe coi suoi maneggi preparare una compiuta riconciliazione fra Carlo e Filippo V, sebbene la Spagna nell' ultimo tempo si fosse avvicinata alla Francia e all' Inghilterra ed anzi verso loro si fosse impegnata a chiedere all' imperatore la soppressione della Compagnia d' Ostenda. Il trattato, primo di Vienna, fu firmato il 30 aprile 1725.<sup>42)</sup> La Spagna riconosceva la Sanzione prammatica, e, nel trattato di navigazione e commercio del 1<sup>o</sup> maggio,<sup>43)</sup> la piena e assoluta libertà di commercio per tutti i paesi austriaci, com' era concessa dalla pace di Westfalia agli Olandesi, con aperta menzione della Compagnia, e si contentava dei due ducati italiani; fu previsto anche il caso di guerra, nel patto segreto del 30 aprile,<sup>44)</sup> confermato nell' unione segreta del 5 novembre, in cui inoltre si stabilì che le arciduchesse Maria Teresa e Maria Anna avrebbero sposato i due infanti.

I vantaggi che il trattato di Vienna dava all'imperatore erano tali, che Francia, Inghilterra e Prussia si unirono nella lega d'Annover [3 settembre],<sup>45)</sup> e l'Olanda diresse con rinnovata lena i suoi sforzi contro la Compagnia. Tentò dapprima di danneggiarla alzando le tariffe, poi apertamente ne chiese l'abolizione, e l'inviato imperiale dell'Aia si dichiarò pronto ad entrare in trattative per restringerne l'attività. Ciò non bastò all'Olanda, la quale a malincuore, perché temeva le spese e le gravezze di un conflitto armato, si unì alla lega di Annover [9 agosto 1726];<sup>46)</sup> e l'arroganza e la perfidia del Ripperda, che rese pubblica la clausola segreta dell'alleanza difensiva tra Spagna e Impero, sembrarono rendere inevitabile lo scoppio della guerra. Ma a Carlo premeva la sua legge di successione, e per la Compagnia di Ostenda, ben a torto chiamata «sua» perché né l'aveva istituita né vi aveva spiegato cure particolari, non giudicava mettesse conto tentar la sorte delle armi, quando fra gli avversari stava l'Inghilterra, di cui tanto bramava l'amicizia; egli accettava di rinunciare al commercio del Belgio purché restasse integra la sua dignità di imperatore. L'indole fiacca e la mente comune di Carlo non permettono di supporre che egli avesse favorito la creazione della Compagnia per poi servirsene come di esca da offrirsi al nemico — sarebbe stato disegno di grandezza terribile —, tuttavia mostrò di considerare cosa sua il benessere del Belgio.

Già in questi primi tentativi di accomodamento si pensò di trasportare la Compagnia a Trieste; il progetto, di cui era probabilmente autore il conte di Tarouca, ministro portoghese a Vienna, piacque al Sinzendorf e specialmente a Carlo. Non fu quindi difficile al nuovo ministro francese, il vecchio e astuto Fleury, e all'ambasciatore duca di Richelieu di indurre l'imperatore alla pace; i preliminari furono firmati il 31 maggio 1727 a Parigi dai plenipotenziari di Francia, Austria, Olanda e Inghilterra,<sup>47)</sup> e il 7 giugno a Vienna dall'ambasciatore di Spagna. La Compagnia di Ostenda veniva sospesa per sette anni, restando per altro permesso il ritorno alle navi ch'erano in viaggio. L'imperatore volle approfittare di questa sospensione per recar salvezza alla Compagnia Orientale, che chiaramente continuava nel suo decadimento, e fece proporre al direttore

Proli e al suo collega il conte di Calenberg di fondere la Compagnia di Ostenda con l'Orientale, trasferendola a Trieste, oppure di fondarne una nuova con i capitali delle due. Il Proli rispose<sup>48)</sup> rilevando, in un particolareggiato memoriale, tutte le difficoltà che si sarebbero presentate: pur ammettendo che i Belgi consentissero a portare i loro beni fuori del paese, avrebbero posto come condizione assoluta che l'amministrazione della Società fosse affidata a persone di loro scelta, non ad Austriaci poco esperti del grande traffico. Non si troverebbero a Trieste né ufficiali di marina né marinai, né le merci necessarie al commercio delle Indie; le merci importate non si sarebbero potute spacciare negli stati austriaci, atteso il poco consumo che se ne faceva, e a spedirle nel nord si opponevano le grandi spese di trasporto e l'alto prezzo di assicurazione, che fra l'Olanda e Venezia eguagliava quello richiesto fra Ostenda e le Indie. Che si doveva poi badare a tutti i principi, fedeli ed infedeli, che rendevano malsicura la navigazione del Mediterraneo. Partito migliore, concludeva, era dar la preferenza ad Amburgo, oppure tornare all'uso dei passaporti concessi a singole persone. Anche la risposta del conte di Calenberg a una Società con sede a Trieste anteponeva la navigazione da Amburgo, oppure da Lisbona, Genova e Livorno. I direttori d'Ostenda non si mostrarono dunque contrari del tutto ad accettare la proposta di Carlo, ma volevano fosse loro assicurata l'autonomia: per sette anni l'amministrazione sarebbe dovuta restare nelle mani di persone scelte dalla Compagnia di Ostenda. Ma il Consiglio supremo di Vienna, al quale Carlo aveva rimessa la questione, respinse queste condizioni, dichiarando essere mezzo più opportuno i passaporti, e potersi il commercio del Belgio restringere all'Europa e alle Canarie.

Le clausole speciali della sospensione e la futura sorte della Compagnia non erano però ancor decise. Interrotte, con la convenzione del Pardo [6 marzo 1728],<sup>49)</sup> le ostilità scoppiate fra Giorgio II e Filippo V per il possesso di Gibilterra, a definire le questioni trattate nei preliminari di Parigi si aperse il 14 giugno il congresso di Soissons, al quale presero parte delegati di Francia, Inghilterra, Spagna, Olanda e Austria. Rappresentava quest'ultima anche il conte Sinzendorf, e a lui

s' erano aggiunti, per tutelare gli interessi del Belgio, il Proli e Carlo du Pattyn, l' autore del «Mare Liberum». Fu vana ogni loro rimostranza, vana la supplica degli Stati del Brabante: era fermo nella mente dell' imperatore che il bene del Belgio dovesse cedere dinanzi all' altro bene da lui ambito: bene lontano, incerto, inutile, il riconoscimento della Sanzione prammatica. Poca soddisfazione dava alla Compagnia il permesso, chiesto per lei da Carlo, che ogni anno partissero due navi: quale diritto o privilegio poteva compensare la sospensione?

Mentre a Parigi e Versaglia si continuavano i negoziati di Soissons, il 9 novembre 1729<sup>50</sup>) Francia, Spagna, Inghilterra, e poco dipoi l' Olanda, strinsero una lega (Trattato di Siviglia). Elisabetta Farnese, che s' era allontanata dall' alleanza di Carlo perché questi s' era rifiutato di dare una risposta conclusiva quanto al matrimonio degli infanti con le arciduchesse, otteneva aiuto per i ducati italiani, promettendo da parte sua di procurare anch' essa la soppressione della Compagnia. Questa allora stava tentando l' ultimo mezzo per mantenersi in vita, e non potendo usare la forza, ricorse all' astuzia, facendo salpare i suoi vascelli da Cadice con nome mutato e con insegna straniera. L' impresa fallì. Due navi, una dalle quali, il Cheval Marin, era la Santa Teresa comperata a Trieste, furono confiscate dagli Inglesi, sebbene protette da bandiera polacca; l' Apollon, che viaggiava con passaporto del re di Prussia, riuscì a ritornare salvo da Canton e riparò ad Amburgo, ma il Phénix, approdato a Cadice, dovette passare il suo carico su una nave francese, che Carlo ebbe il «triste coraggio» di far sequestrare. Eppure, quantunque venisse costretta a lasciare ogni ulterior tentativo di far partire navi con passaporti di re stranieri, quantunque la sua esistenza apparisse ormai volgere alla fine, la Compagnia aveva un fondamento tanto saldo nella sua amministrazione autonoma ed era sì ricca di denaro e di merci, che le sue azioni sempre mantennero un valore superiore al nominale, fino al 1731, nel qual anno, il 16 marzo, l' imperatore compì il sacrificio di lei concludendo con l' Inghilterra il (secondo) trattato di Vienna. La Sanzione prammatica veniva riconosciuta; Carlo concedeva l' invio di una guarnigione spagnola in Toscana e a Parma e Piacenza, si obbligava per sempre, in un articolo

segreto, di impedire che potesse avvenir matrimonio fra un arciduchessa imperiale e un principe della casa Borbonica o di pari potenza, e aboliva la Compagnia di Ostenda. E poich  Carlo si rassegnava a escludere dal commercio con le Indie Orientali non il Belgio soltanto, ma «tutti i paesi che al tempo di Carlo II erano sotto il dominio della Spagna», quindi anche i suoi possedimenti d'Italia, gli avversari concedevano alla Compagnia il diritto di far partire, una sol volta, ancora due navi, purch  essa con la sua attivit  non superasse l'ultimo termine di due anni; entro due mesi si sarebbe discussa definitivamente in Anversa la tariffa, vale a dire l'articolo XXVI del trattato della Barriera.<sup>51)</sup> Accedette al trattato di Vienna la Spagna [22 luglio],<sup>52)</sup> ma vi si rifiutavano gli Stati Generali, che volevano riconosciuto nella sua integrit  il trattato di Münster, si escludessero cio  i paesi menzionati nel trattato anche dal commercio con le Indie Occidentali. E per quanto il Proli e il Bernaert si adoperassero a conseguire per la loro patria almeno il diritto di inviare alle Indie tre sole navi l'anno, Carlo cedette pienamente alle spietate pretese dell'Olanda, e la Compagnia venne abolita: entro 29 mesi, computati dal primo d'ottobre, dovevano arrivare le ultime navi concesse. Cos  decideva l'Atto di concorrenza del 20 febbraio 1732.<sup>53)</sup>

Conseguita col trattato di Vienna la sospirata amicizia dell'Inghilterra e degli altri Stati pi  potenti d'Europa, rinacque in Carlo la speranza di poter ora con maggior agio promuovere il commercio dell'Austria Interiore, ch'egli nell'estate del '28 aveva visitata fino a Trieste e Fiume; nel che lo incoraggiava una clausola segreta del trattato, e di poter forse rinsanguinare, con le energie dell'abolita Societ , la Compagnia Orientale, proprio allora dichiarata fallita. Anche a questa, fu fatale, il colpo di morte era stato inferto dalla mano di Carlo stesso.

La lotteria del 1721 non aveva avuto il successo felice che se n'era ripromessa la Compagnia, la quale anzi da allora si trov  legata indissolubilmente con quella. Le estrazioni anticipate non fecero affluire il denaro che scarsamente, perch  le cartelle, causa il loro prezzo accresciuto a ogni giocata, non venivano rinnovate neppure in numero tale da coprire il pagamento delle vincite, per il quale si dovette vendere una

rilevante quantità di merci. Il Governo Cesareo, credendo di por riparo al male, aggravò il male stesso: approvò un nuovo progetto, che alla prima lotteria accompagnava una seconda (11 luglio 1729). Poi, mentre la compagnia si fiaccava dibattendosi fra le spire di queste speculazioni, ambedue miseramente arrenate, si aprì un terzo giuoco, dal quale, contro l'esperienza avuta, si faceva conto di ricavare un utile netto di quattro o cinque milioni di fiorini, somma che per metà sarebbe passata all'erario. E Carlo prelevò dalla cassa della Compagnia la parte dell'immaginato guadagno, due milioni e un quarto;<sup>54)</sup> poco dopo, il decreto del 25 aprile 1731 dichiarava fallita la Compagnia, che pur fino allora si era sostenuta e con quella somma avrebbe potuto pagare ogni creditore. La liquidazione durò un decennio,<sup>55)</sup> ma i debiti e gli obblighi contratti verso i vincitori della lotteria e i possessori di cartelle mai furono soddisfatti, perché la somma tolta dall'imperatore, non ostante la sua formale promessa mai fu restituita; atto di grazia non di giustizia sarebbe stato il mantenimento della promessa imperiale, dichiarò più tardi la figlia di Carlo.<sup>56)</sup> La Società continuò per tutto questo tempo il suo traffico, debole e sterile, poiché di fronte a tali rovesci, causati da inettitudine speculatrice e avidità, di poco sollievo le dovevano essere gli scarsi aiuti della Banca di Vienna,<sup>57)</sup> gli studi e le discussioni della Commissione aulica commerciale e i provvedimenti indiretti, come il tentativo di ravvivare mediante una grande fiera il commercio di Trieste, il quale, asservito alla Compagnia, ne divideva ora il destino. E anche la speranza riposta dall'imperatore nei mercati d'Ostenda, ch'egli dimostrava ora più viva chiamando ai suoi servigi il capitano Giuseppe de Gheselle e il cavalier de la Merveille,<sup>58)</sup> restò delusa. L'agonia della Compagnia Orientale non poteva non render ancor più reciso il rifiuto dei Belgi, di trasferire la loro compagnia nell'Austria Interiore; al nuovo invito del governo opposero le stesse ragioni che avevano espresse nel '27; il Proli e il Bernaert prevedevano, nel caso che la Compagnia si stabilisse a Trieste, un'enorme perdita dal primo viaggio, e la bancarotta dal secondo.

Il decreto di scioglimento fu comunicato alla Compagnia di Ostenda il 23 febbraio 1732, e allora partirono le ultime due

navi, che tornarono nel '34: le merci vendute diedero un utile del 50 per cento. L'anno seguente, 1735, Carlo fece intendere ai direttori che avrebbe lasciato ricostituire la Compagnia con attività ristretta: sarebbero partiti tre battelli ogni anno, due da Ostenda e uno dall'Adriatico, esportando annualmente due milioni di merci austriache. Ma poco dopo, dimentico della promessa, Carlo scriveva a Maria Elisabetta essere sua ferma volontà che la Società si sciogliesse senz'altro e liquidasse ogni sua sostanza; essa tuttavia continuò a vivere fino al terminar del dominio austriaco nei Paesi Bassi. Aveva cessato naturalmente di esistere come compagnia di navigazione, e vano fu anche presso Maria Teresa ogni suo tentativo di rinascere in simile forma, ma, ricca e ben diretta, investì con vantaggio i suoi capitali, non già nel traffico dell'Austria, bensì nelle nuove imprese commerciali della Svezia. Le fattorie coloniali andarono perdute tanto per la Compagnia, che mai ricevette la somma assegnatale per la loro vendita, quanto per l'impero, perché, trascurate e indifese, facile riuscì ai vicini europei e agli indigeni il distruggerle.

Tale fine ebbero le due grandi compagnie commerciali dell'impero. Quanto alla Sanzione prammatica, la disastrosa guerra per la successione di Polonia mostrò a Carlo quale conto potesse fare delle amicizie con tanta pena accattate; solo con la guerra Maria Teresa poté affermarsi sul trono del padre. E non difficile doveva riuscire all'imperatrice il coltivare i germi del nuovo commercio<sup>59)</sup> che spontaneo e dotato di proprio vigore sorgeva a Trieste sulle rovine della fallita impresa cesarea.

## NOTE.

<sup>1)</sup> Bäsch 280.

<sup>2)</sup> Schneller 29.

<sup>3)</sup> Kandler, L' Istria, III, 159.

<sup>4)</sup> Du Mont V, I, 574:

VIII. Item à condition, et non autrement: Que nostredite Fille Infante, et son Mari, ni nuls de leurs Successeurs, ausquels lesdits Pays escherront, ne pourront en façon quelconque negotier, traffiquer, ou contracter és Indes Orientales, et Occidentales, et n'y enverront nulles sortes de Navires, sous quelque tiltre, regrés on pretexte que ce soit, à peine que lesdits Pays, au cas de contravention seront devolus. Et que si aucuns Subjects desdits Pays s'advançassent d'y aller contre les defences, les Seigneurs desdits Pays auront à les chastier par confiscation de Biens, et autres plus grievves peines, voire de la mort.

<sup>5)</sup> Du Mont VI, I, 430:

V. La Navigation et Trafique des Indes Orientales, et Occidentales sera maintenue, selon et en conformité des Octroys sur ce donnés, ou à donner cy-aprés; pour seureté de quoy servira le present Traicté et la Ratification d'iceluy, qui de part et d'autre en sera procurée; Et seront compris sous ledit Traicté tous Potentats, Nations et Peuples, avec lesquels lesdits Seigneurs Estats, ou ceux de la Societé des Indes Orientales et Occidentales en leur nom, entre les limites de leursdits Octroys sont en Amitié et Alliance; Et un chacun, sçavoir les susdits Seigneurs Roy et Estats respectivement demeureront en possession et jouiront de telles Seigneuries, Villes, Chasteaux, Forteresses, Commerce et Pays és Indes Orientales et Occidentales, comme aussi au Bresil et sur les costes d'Asie, Afrique et Amerique respectivement, que lesdits Seigneurs Roy et Estats respectivement tiennent et possèdent, et ce compris specialement les Lieux et Places que les Portugais depuis l'an mil six cent et quarante et un, ont pris et occupé sur lesdits Seigneurs Estats; compris aussi les Lieux et Places qu'iceux Seigneurs Estats cy-aprés sans infraction du present Traicté viendront à conquerir et posséder; Et les Directeurs de la Societé des Indes tant Orientales que Occidentales des Provinces-Unies, comme aussi les Ministres, Officiers haut et bas, Soldats et Matelots, estans en service actuel de l'une ou de l'autre desdites Compagnies, ou ayants esté en leur service, comme aussi ceux qui hors leur service respectivement, tant en ce Pays qu'au District desdites deux Compagnies, continüent encor, on pourront cy-aprés estre employés, seront et demeureront libres et sans estre molestez en tous les Pays estant sous l'obeïssance dudit Seigneur Roy en l'Europe, pourront voyager, trafiquer et frequenter, comme

tous autres Habitans des Pays desdits Seigneurs Estats. Eu outre a esté conditionné et stipulé, que les Espagnols retiendront leur Navigation en telle maniere qu' ils la tiennent pour le present és Indes Orientales, sans se pouvoir estendre plus avant, comme aussi les Habitans de ce Pays-Bas s'abstiendront de la frequentation des Places que les Castellans ont és Indes Orientales.

VI. Et quant aux Indes Occidentales, les Sujets et Habitans des Royaumes, Provinces et Terres desdits Seigneurs Roy et Estats respectivement s'abstiendront de naviger et trafiquer en tous les Havres, Lieux et Places garnies de Forts, Loges, ou Casteaux, et toutes autres possédées par l'une ou l'autre Partie, sçavoir, que les Sujets dudit Seigneur Roy ne navigeront et trafiqueront en celles tenuës par lesdits Seigneurs Estats, ny les Sujets desdits Seigneurs Estats en celles tenuës par ledit Seigneur Roy, et entre les Places tenuës par lesdits Seigneurs Estats seront comprises les Places que les Portugais depuis l'an mil six cent quarante et un ont occupé dans le Bresil sur lesdits Seigneurs Estats, comme aussi toutes autres Places qu' ils possèdent à present tandis qu' elles demeureront auxdits Portugais ; sans que le precedent Article puisse déroger au contenu du present.

<sup>4)</sup> Du Mont VI, I, 431 :

XIV. Les Rivieres de l' Escaut, comme aussi les Canaux de Sas, Zwyn, et autres bouches de Mer y aboutissans, seront tenuës closes du costé desdits Seigneurs Estats.

<sup>1)</sup> Per i primi tentativi v. Rieger 296, Semler II, 397-400.

<sup>2)</sup> Du Mont, VIII, I, 400.

<sup>3)</sup> Du Mont, VIII, I, 458-468 ; Pribram 286-325. — Al commercio si riferisce l' articolo XXVI (Du Mont, pag. 464) : Pour ce qui regarde le Commerce on est convenu que les Navires, Marchandises et Denrées, venant de la Grande-Bretagne, et des Provinces-Unies, et entrans dans les Païs-bas Autrichiens, de même que les Navires, Marchandises, et Denrées, sortant desdits Païs-bas vers la Grande-Bretagne, et les Provinces-Unies ne payeront les Droits d'entrée et de sortie, que sur le même pied qu' on les leve à present, et particulièrement tels qu' ils ont été réglés, avant la signature du present Traité, selon la requisition faite au Conseil d'Etat à Bruxelles par les Ministres des deux Puissances en date du six Novembre, et qu' ainsi le tout restera, continuera, et subsistera generalement sur ledit pied sans qu' on y puisse faire aucun changement, innovation, diminution, on augmentation, sous quelque pretexte que ce puisse être, jusques à ce que Sa Majesté Imperiale et Catholique, Sa Majesté Britannique, et les Seigneurs Estats Generaux en conviendront autrement, par un Traité de Commerce à faire le plûtôt qu' il se pourra, demeurant au reste le Commerce, et tout ce qui en depend, entre les Sujets de Sa Majesté Imperiale et Catholique dans les Païs-bas Autrichiens, et ceux des Provinces-Unies, en tout et en partie sur le pied établi, et de la maniere portée par les Articles du Traité fait à Munster le trente de janvier mille six cent quarante-huit entre Sa Majesté le Roy Philippe IV. de glorieuse memoire, et lesdits Seigneurs Estats Generaux des Provinces-Unies concernant le Commerce ; lesquels Artiches viennent d' être confirmés par le present Article.

<sup>10)</sup> Arneth III, 126 ; Huisman 93, 103.

<sup>11)</sup> Su Ercole Giuseppe Luigi de Turinetti marchese di Priero (o Prié), piemontese (m. il 12 gennaio 1726), v. Arneth e Huisman *passim*, Tettoni VI, Crollanza III, 52.

<sup>12)</sup> Arneth III, 33-34.

<sup>13)</sup> Montagu I, 216 (lettera del 16 gennaio 1717).

<sup>14)</sup> Il marchese acquistò il 9 gennaio 1708 la contea di Pisino, che rimase proprietà dei Priuli fino al 1766. Il tumulto contro l'amministrazione «fiscale e avara» del marchese avvenne nel 1712. V. Mitis, «Atti e Memorie» XIX, pag. 91-94.

<sup>15)</sup> Du Mont, VIII, I, 551-555; Pribram 385-399.

<sup>16)</sup> Arneth III, 126.

<sup>17)</sup> Il Proli (m. a Bruxelles il 30 gennaio 1733), dell'antica famiglia veneta dei Priuli, era nato a Domodossola e s'era stabilito nel Belgio l'anno 1684. V. Huisman 180, Zedler XXIX, 535.

<sup>18)</sup> Sulla Compagnia di Ostenda:

Senler II, 397-437; Raynal II, 200-207; Rieger; Dullinger 74-83; Huisman; Pribram 442-456, 464-491, 531-541.

<sup>19)</sup> Du Mont, VIII, II, 44-50. A pag. 45 è riprodotto lo stemma della Compagnia.

<sup>20)</sup> Non del 22 dicembre, come ha il Rieger a pag. 307.

<sup>21)</sup> È naturalmente errato quanto afferma il Bussolin a pag. 42: «...l'imperatore Carlo VI aveva nel 1716 fondato a Ostenda... una compagnia di commercio intolata Compagnia delle Indie».

<sup>22)</sup> Beer 36.

<sup>23)</sup> La patente in Kandler, Documenti, II, 12-18.

<sup>24)</sup> Il testo latino in Dumont, VIII, I, 518-531 e Kandler, Documenti, II, 4-9; il testo italiano in Neumann, I, 1-9. Di speciale importanza è l'art. III:

I mercanti d'ambi gl'Imperi dovranno pagare per le mercanzie, che si trasportano sui fiumi, per terra e per mare, in un luogo daziario, cioè per la prima volta quando si importano le merci, e per la seconda quando se ne esportano di altre, il dazio del 3 per cento; oltre questi tre per cento però nessuno ardirà di chiedere la minima cosa; ed mercanti pagheranno pure per il felice arrivo del bastimento in un porto Ottomano, come lo sogliono prestare anche altre nazioni amiche dell'impero ottomano, il consueto così detto Selament di trecento aspri, ossia 3 fiorini ed un quarto di tallero; saranno però interamente esenti dal Masdariè, Cassabiè ed altri diritti ed imposte, e lo stesso si osserverà in riguardo ai mercanti di ambi gl'Imperi.

Per le loro mercanzie importate per terra, per mare e sui fiumi, qualora i doganieri od ispettori le stimassero a un pezzo più alto di giusto, potranno i mercanti Imperiali pagare i sudetti 3 per 100 in natura, cioè in quelle mercanzie medesime, ed i doganieri dovranno esser contenti di tal pagamento; il dazio potrà essere pagato in qualunque moneta avente corso in commercio, e su di ciò non sarà da molestarsi alcuno dei mercanti Imperiali. Le navi Imperiali, cariche di mercanzie comperate nelle possessioni Ottomane, dopo avere una volta pagato il dazio in un luogo daziario Ottomano e riceverne dai direttori della dogana la bolletta, chiamata Teschierè, non saranno più visitate nei porti o nelle fortezze situate agli stretti dell'Ellesponto, chiamati Dardanelli, ma si procederà a tenore delle suddette bollette. Qualora ad un bastimento Imperiale non si presentasse favorevole occasione di vendere o di barattare le sue mercanzie, e lo stesso volesse far vela da un porto ottomano per un altro, non sarà più tenuto ad alcun pagamento in nessun luogo, quando abbia già pagato una volta 3 per 100 alla prima dogana Turca e presentata

ai doganieri la bolletta chiamata Teschierè. Se un qualche mercante dei due Imperi si permettesse una frode rispetto al dazio e venisse colto sul fatto mentre sottrae le sue merci di nascosto senza pagamento di dazio, sarà egli tenuto di pagarne in pena il doppio diritto.

Pel danaro contante in oro ed argento che importano, od esportano come anche per le altre merci caricate per cui non sogliono pagare dazio le altre nazioni amiche, non si esigerà alcun dazio neppure dai mercanti e sudditi d'ambe le parti. Dopo il pagamento del dazio per le merci caricate sui bastimenti, i doganieri ottomani dovranno senza ritardo estradare ai mercanti Cesareo-Regi le bollette, acciocchè per il ritardo di queste non venga impedita la partenza del bastimento. Qualora i mercanti Imperiali caricassero le loro mercanzie dai propri bastimenti a bordo di navigli Turchi, non saranno per questo molestati oltre il dazio stabilito in questa Capitolazione.

<sup>26)</sup> Mayer 77; Beer 37.

<sup>27)</sup> Sulla Compagnia Orientale:

Kandler, Emporio 141-147, e Racc. Conti, fasc. «La città ed i borghi», pag. 1-6; Zehden, Mayer, Bussolin, Dullinger 44-74; Iacchia 87-91.

<sup>28)</sup> Le patenti in Bussolin 29-41; e nel testo tedesco in Kandler, Documenti II, 19-27.

<sup>29)</sup> Mayer 47-74; Zehden 153-155; Dullinger 57; Beer 43.

<sup>30)</sup> Mayer 42.

<sup>31)</sup> Sulle lotterie della Compagnia Orientale v. Mensi 426-428; Dullinger 53; Zehden 155; Vehse VII, 6. - Il Bussolin (44-45), usando argomenti *ex silentio*, mette in dubbio la stretta unione della lotteria con la Società; ne fa cenno già il Reinhardts a pag. 270.

<sup>32)</sup> Kandler, Emporio 138; Becher 24. Il Rechberger parla soltanto del progetto del 1713 (pag. 16 e seg.), non di questo tentativo.

<sup>33)</sup> Sui progetti del Colebrooke: Huisman 199. — Sulla nave armata di Trieste:

C. A. P. II n. 320.

In Simili all'Ecc.<sup>so</sup> Ces.<sup>o</sup> Rg.<sup>to</sup>

Sac.<sup>a</sup> Ces.<sup>a</sup> Real et Cath.<sup>a</sup> Maestà

Sig.<sup>r</sup> Sig.<sup>r</sup> Clementiss.<sup>mo</sup>

Dalle qui anesse depositioni giurate de Mercanti, Patroni di Barche, et conferma del Bar. di Rosenstain che come Spasseggiere s'atrouò presente là S.<sup>a</sup> Ces.<sup>a</sup> Real et Cath.<sup>a</sup> Maestà V.<sup>a</sup> uederà i Strapazzi, uilipendij et ingiurie che riportorono i suoi fedelissimi Suditi dalla Barcha armata ò sij Fusta di Capodistria Veneta, con uilipendio delle sempre uenerate, et temute insegne Ces. è dell'Augustiss.<sup>ma</sup> Casa, et non ostante le proteste et Jntimationi fattegli dalli Patroni d'esse Barche che s'atrouauano in actual Viaggio di ritorno di Senigalgia in Marre et non già in qualche Porto Veneto doue potesse pretender là Repub.<sup>a</sup> sempre contraria in questi confini all'esaltatione dell'Augustiss.<sup>ma</sup> Casa et introductione del Comertio qualche ius.

Questo Augustiss.<sup>mo</sup> Cesare, succede, perche non sonno quì Barche armate per raffrenare là loro insolenza; Ji Bregantino che per ordine della Sa.<sup>a</sup> Ces.<sup>a</sup> Real et Cath.<sup>a</sup> Maestà V.<sup>a</sup> già tempo fù fabricato in

questo Porto che potrebbe nell'occorenze conuolgiare queste Barche s'attroua in Statto d'andare à fondo, senza esser Statto mai armato mai uscito dal Porto, pronostico fattogli nel tempo che si fabricaua dai Instessi Veneti di Capodlstria che uoleuano giocare Scommesse che mai uscirà come ueram.<sup>te</sup> non è uscito, con ramarico di questi fedeli suditi.

Il nostro debito, et il zello che habbiamo del buon seruitio Ces.<sup>o</sup> c' hà mossi à questa picciola digressione et d'auanzare il tutto con premura in proprie manni della Sa.<sup>a</sup> Ces.<sup>a</sup> Real et Cath.<sup>a</sup> Maestà V.<sup>a</sup> et col humiliarsi al suo Augusto et sempre uenerato Trono si sottoscriuiamo.

Della S.<sup>a</sup> Ces.<sup>a</sup> Real et Cath.<sup>a</sup> Maestà V.<sup>a</sup>

*Humiliss.<sup>mi</sup> Deu.<sup>mi</sup> et fedeliss.<sup>mi</sup>*

*Vassali et suditi*

*li Giud.<sup>ci</sup> et Rettori della Città.*

*Trieste li 3 Agosto 1720.*

A tergo.

Alla Sa.<sup>a</sup> Ces.<sup>a</sup> Real et Cath.<sup>a</sup> Maestà di Carlo Sesto Imperatore de Romani Sempre Augusto, Re di Giermania Spagna, Ongaria et Boemia etc. ArchiDuca d'Austria etc. Sig.<sup>r</sup> Sg.<sup>r</sup> Clementiss.<sup>mo</sup> in proprie manni

VIENNA.

---

In marg.: con premura anco à proprie manni di Sua Sa.<sup>a</sup> Ces.<sup>a</sup> Real et Cath.<sup>a</sup> Maestà et di Costeso Ecc.<sup>so</sup> Ces.<sup>o</sup> Reg.<sup>to</sup> al quale col più profondo rispetto s'humiliamo.

<sup>23)</sup> Beer 3. Nel 1728 si proibì l'importazione di stoffe di lana, sebbene il lanificio di Linz non ne potesse produrre in grande quantità né a buon prezzo (Beer 12).

<sup>24)</sup> Le cause che allora e più tardi impedirono il fiorir del commercio e dell'industria sono esaminate nelle *Aumerkungen*, pag. 75-92; principali le mude di varia specie, i privilegi, la poca abilità degli operai, le alte paghe degli impiegati superiori e le troppe spese.

<sup>25)</sup> Bussolin 57-58, 132-158.

<sup>26)</sup> Zehden 156.

<sup>27)</sup> Concordato di Londra, del 22 luglio (quadruplica alleanza):

Du Mont, VIII, I, 531-534; Pribram 349-389.

<sup>28)</sup> Du Mont VIII, II, 17-18.

<sup>29)</sup> Vedi in Dumont, VIII, II, 78-80 le memorie presentate agli Stati Generali delle Provincie Unite dalla Compagnia delle Indie occidentali e da quella delle Indie orientali.

<sup>40)</sup> Dumont VIII, II, 80-82: *Remontrance des trois Etats du Pais et Duché de Brabant à Sa Majesté Imperiale et Catholique, au Sujet des ses Lettres d'Octroy pour l'Etablissement d'une Compagnie de Commerce et Navigation aux Indes*. Vi è allegata la memoria presentata al Ministro come risposta alle rimostranze delle Società Olandesi; è citata alla fine una legge del Digesto [Lib. XLIII, tit. XI, l. 2]: *Viam publicam populus non utendo amittere non potest*.

<sup>41)</sup> Giovanni Guglielmo Ripperda, nato a Groninga nel 1690, era riuscito, benché straniero, a guadagnarsi la fiducia del re di Spagna. Caduto in disgrazia, nel '26, passò, col nome di Osman-Pascià, al servizio del Marocco.

Dopo varie vicissitudini — aveva finito col predicare una nuova religione — morì a Tetuan, nel 1737. Vedi Zedler XXXI, 1726-1730; Hoefer 42, 313-314.

<sup>42)</sup> Du Mont, VIII, II, 106-113.

<sup>43)</sup> Du Mont, VIII, II, 114-121.

<sup>44)</sup> Du Mont, VIII, II, 113-114.

<sup>45)</sup> Du Mont, VIII, II, 127-129.

<sup>46)</sup> Du Mont, VIII, II, 133-135.

<sup>47)</sup> Du Mont, VIII, II, 146-148. - VI. Isthæc hostilitatum cessatio tam diu quàm diu suspensio Privilegii Societati Ostendanae concessi, nimirum per septem annos durabit, ut intra hoc temporis spatium jura rationesque reciprocae commodè conciliari, generalisque Pacificatio eo solidius stabiliri possit.

<sup>48)</sup> Huisman 426.

<sup>49)</sup> Du Mont, VIII, II, 150-151.

<sup>50)</sup> Du Mont, VIII, II, 158-160.

<sup>61)</sup> Du Mont, VIII, II, 213-216 (19 marzo invece di 16 è errore di stampa); Rousset II, II, 288-291; Pribram 464-514 (dove si leggono anche l'articolo «secreto» in cui Carlo promette di mantenere la sospensione del Commercio del Belgio finchè gli Stati Generali avessero acceduto al trattato, e due articoli «secretissimi», che riguardano la successione austriaca e gli eventuali matrimoni).

Della Compagnia tratta l'articolo V (Rousset 289): Cum pro assequendo scopo, quem Partes praesentem Tractatum contrahentes attingere intendunt, necessarium visum sit, ut cuncta dissidiorum et dissentionum semina radicitus evellantur; atque adeo pristinus ille amicitiae nexus qui modo memoratas Partes contrahentes invicem ligaverat, non tam renovetur, sed et in dies arctius stringatur: huic est quod Maj. Sua Caes. Cath. promittit ac sese vigore praesentis Articuli obstringit, quod cessare penitus illico et in perpetuum debeat omne ex Belgio Austriaco, ac ex aliis Ditionibus, quae tempore Caroli II. Hispaniarum Regis Cath. sub Hispana Dominatione erant in Indias Orientales Commercium et Navigatio, et quod bona fide effectui sit datura, ne vel Ostendana Societas, vel quivis alius, seu in Belgio Austriaco, seu in Ditionibus, quae, uti dictum est, tempore Caroli II. Regis quondam Catholici, sub Hispana Dominatione erant, existens, huic in perpetuum stabilitae normae directe et indirecte unquam contraveniat; duabus tantum navibus exceptis quae nonnisi unica adhuc vice ex Ostendano portu cursum suum in Indias Orientales dirigere, et inde Ostendam mercibus onustae, revertere, ibidemque pro lubitu asportatas ex Indiis merces venales exponere poterunt. Et Sua Reg. Maj. Mag. Brit. Celsique ac Potentes Status Generales Foed. Belg. sua quoque ex parte promittunt, seque obstringunt, quod nulla interposita mora super commercio et modo vectigalium, vulgo *Tarif* nuncupato, novum Tractatum in quantum ad Belgium Austriacum attinet, ad mentem Art. 26 Tractatus, cui a limitibus nomen inditum fuit vulgo *Barrière*, cum Sua Caes. Maj. inire velint. Quem quidem in finem nominandi statim erunt à Partibus contrahentibus Commissarii, qui intra spatium duorum Mensium à die subscripti Tractatus computandorum Antverpiae sese congregare, ac tum super iis quae plenariam executionem ante memorati Tractatus, cui à limitibus nomen inditum, quique Antverpiae die 6 Novembris Anno 1713. conclusus fuit, tum Conventionis posterioris Hagae Comitum die 11/22 Dec. 1718. subscriptae concernunt, convenire, tum vero speciatim novum, uti dictum est, super Commercio et modo

Vectigalium, in quantum ad Belgium Austriacum attinet, Tractatum ad mentem antememorati Articuli 26. inire debebunt: conventumque insuper ac solemnī stipulatione cautum est, quod cuncta ea, quae Commissariis Antverpiae congregandis demandare è re visum fuit, quam citissimè fieri poterit, ex aequo et bono ad finem penitus perducenda sint, ita quidem, ut non tardius, quam ad summum intra duorum annorum spatium ultima aperi manus admovenda veniat.

<sup>52)</sup> Rousset, II, II, 307-310; Pribram 514-526.

<sup>54)</sup> Rousset, II, II, 291-293; Pribram 531-548.

Articulus IV (Rousset 292): Quandoquidem Artic. V [del Trattato di Vienna] ad commercium Indicum spectans explanatione quadam indigere videtur, conventum est. I. quod quantum ad Indiam Occidentalem attinet Partes contrahentes bona fide se conformabunt ad normam Tractatus Monasteriensis, in omnibus et singulis quae de Navigatione et Commercio ad Indias Occidentales ibidem statuta sint.

Deinde quod quemadmodum Articulo V. Tractatus die 16. Martio anni elapsi Viennaē conclusi statutum sit, quod cessare illico penitus et in perpetuum debeat omne ex Belgio Austriaco, ac ex Ditionibus quae tempore Caroli II. Regis Cath. sub Hispanā Ditione erant, in Indias Orientales commercium et Navigatio ex Indiis Orientalibus in Belgium Austriacum et in Ditiones modo dictas eodem modo cessare debeat; ac propterea Sacra Sua Majestas promittit et se obstringit quod bona fide effectui sit datura, ne vel Ostendana Societas vel quaevis alia, seu in Belgio Austriaco, seu in Ditionibus, uti dictum est, quae tempore Caroli II. Regis quondam Catholici sub Hispana Dominatione erant, existens, huic in perpetuum stabilitae normae directè vel indirectè unquam contraveniat. Prohibitum tamen non sit Subditis dictarum Ditionum Caes. Cath. Suae Maj. emere aut vendere merces ex Indiis Orientalibus venientes, aliorum Navibus alibi ex Indiis istis advectas, et Mercaturam cum iis exercere ubicumque locorum.

Excipiuntur tamen duae Naves quas Ostendana Societas, unica adhuc vice, ex Ostendano Portu vel alio loco ad Monarchiam Hisp. quondam spectante expedire poterit, ut inde Ostendam vel alium in Portum Flandriae vel Ditiones quondam Hispaniae redeant, quod licitum erit.

Duae hae Naves in Indias Orientales navigaturae, ibidemque Commercia exerciturae sese abstinebunt ab omnibus Locis, Portibus et Oris quas Societas Indiae Orientalis Magn. Brit. et Respublica Foederati Belgii in Indiis possident, et ab illis locis ubi Commercio privativo actualiter fruuntur, neque dictis duabus Navibus fas erit iter suum extendere ultra viginti novem menses à die 1. Octobris anni 1732 computandos, solo casu naufragii excepto, antequam etiam modo dictae duae naves è Portu Ostendano vela faciant nomina illarum ut et Praefectorum seu Capitaneorum simul etiam earum magnitudines Magn. Brit. et Reipublicae Foederati Belgii declarandae erunt, ipsisque nomine Regiae Suae Magnae Brit. Majestatis et Celsorum ac Patentium Ordinum Generalium Foederati Belgii intra tres septimanas à die subscriptionis Tractatus numerandas Litterae dabuntur, injungentes ut à Subditis tum Magnae Brit. tum Foederati Belgii ubicumque locorum degentibus, non tantum vis ulla Navibus hisce fiat, sed potius iisdem casu quovi tempestatis, vel alia necessitate ad loca à dictis Societatibus possessa appellere cogantur, illis omnia officia praestentur quae amicis Gentibus exhiberi consuetum est.

<sup>61)</sup> Vehse VII, 6-7; Dullinger 65-69.

<sup>55)</sup> Nel 1740 fu venduta la fabbrica di cotonina di Schwechat, l'ultimo possesso della Società. Zehden 158.

<sup>56)</sup> Vehse 7.

<sup>57)</sup> La «Wiener Stadt-Bank», che già nell'agosto del 1720 aveva notato 100,000 fior. a credito della Compagnia (Mensi 296), le scontò al 5%, fra il 31 e il 33, cambiali esigibili più tardi, nell'importo di circa 150,000 fiorini (Mensi 627). Nessuna parte diretta ebbe invece la banca nell'acquisto delle fabbriche appartenenti alla Compagnia; non fece altro che prestar malleveria per lo Stato, avendo esso pagato con obbligazioni di essa banca (Bidermann 444-445, nota 102). — Per la fiera: Kandler, Emporio 128 e seg.

<sup>58)</sup> Huisman 480.

<sup>59)</sup> Kandler (Casino Vecchio).

### Opere citate in questo capitolo:

Anmerkungen: C. F. M., Anmerkungen über die natürliche Beschaffenheit derer K. K. Erbländern, und derselben bequemen Lage, nicht allein zu ihrem eigenen inländischen Commercio, sondern auch den Kaufhandel in andere Reiche und Länder zu treiben, und insbesondere an denen Levantischen Commercis theil zu nehmen. Augsburg, J. J. 1763. — Alfred R. von Arneht, Prinz Eugen von Savoyen. Wien (Braumüller) 1864, 3 vol. — Adolf Beer, Die österreichische Handelspolitik unter Maria Theresia und Josef II. (Archiv für österr. Geschichte, 86. Band, Erste Hälfte. 1898). — Ernst Becher, Die Oesterreichische Seeverwaltung 1850-1875. Triest 1875. [L'introduzione storica è di Carlo von Czoernig]. — Dr. H. Ignaz Bidermann, Die Wiener Stadt-Bank (Archiv für Kunde österr. Geschichts-Quellen, 20. Band, Wien 1859, pag. 34-445). — Johann Georg Büsch, Grundriss einer Geschichte der merkwürdigsten Welthandel. Dritte Ausgabe. Hamburg (Bohn) 1796. — Giovanni Busolin, Della imp. privil. Compagnia Orientale nel secolo scorso e del Lloyd austro-ung. nel secolo presente. Trieste (Herrmanstorfer) 1882. — C. A. P.: Commercio avanti il Porto franco (Archivio Diplomatico di Trieste). — G. B. di Crollalanza, Dizionario storico-blasonico delle famiglie nobili e notabili italiane. Pisa 1886-1890, 3 vol. — Josef Dullinger, Die Handelskompagnien Oesterreichs nach dem Oriente und nach Ostindien in der erste Hälfte des 18. Jahrh. (Zeitschrift für Social- und Wirtschaftsgeschichte. Siebenter Band, pag. 44-83. Berlin 1900). — J. Du Mont, Corps universel diplomatique du droit des gens. Amsterdam-La Haye, 1726-1731, 8 tomi in 17 parti. — Hoefer, Nouvelle biographie générale. Paris (Didot), 1855-1866, 4 vol. — Michel Huisman, La Belgique commerciale sous l'empereur Charles VI. La Compagnie d'Ostende. Bruxelles (Lamertin) 1902. — Irene Iacchia, I primordi di Trieste moderna all'epoca di Carlo VI. (Archeografo Triestino, 1919, pag. 61-180). — [Pietro Kandler], In Memoria del primo secolo compiuto di vita della Società del Casino detto il Vecchio di Trieste, Trieste (Lloyd) 1863. — Kandler, Emporio e portofranco di Trieste, Trieste (Lloyd) 1864 (Puntata estratta dalla Raccolta Conti delle leggi ecc.). — Kandler, L'Istria, Trieste 1845-1852, 7 vol. — Kandler, Documenti per servire alla conoscenza delle condizioni legali del Municipio ed emporio di Trieste, Trieste (Lloyd) 1848. — Dr. Franz Martin

Mayer, Die Anfänge des Handels und der Industrie in Oesterreich und die orientalische Compagnie. Innsbruck (Wagner) 1882. — Dr. Franz Mensi, Die Finanzen Oesterreichs von 1701 bis 1740. Wien (Manz) 1890. — Silvio Mitis, La Contea di Pisino (Atti e Memorie della Soc. Istr. di archeol. e storia patria, XVIII e XIX, Parenzo 1902-1903). — Lady Montagu, The letters and works, Paris 1837, 2 vol. — Neumann, Recueil des traités et conventions conclus par l'Autriche depuis 1763. Leipzig (Brockhaus) 1855-1859, 6 vol. — Alfred Francis Pribram, Österreichische Staatsverträge, England, I. 1526-1748, Innsbruck 1907. — Raynal, Histoire philosophique et politique des établissemens et du commerce des Européens dans les deux Indes. À la Haye 1774, 7 vol. — Josef R. Rechberger, Geschichte der K. K. Kriegsmarine, I Theil: Österreichs Seewesen 1500-1797, Wien 1882. — Johann Paul Reinhardts, Entwurf einer Historie des Erzhauses Österreich, Erlangen 1752. — Dr. Karl Rieger, Geschichte der Ostendischen Compagnie unter Karl VI. (Zweiter Jahresbericht des Vereines der Wiener Handelsakademie, 1874, pag. 291-352). — Rousset, Supplement au Corps universel diplomatique, Amsterdam-La Haye, 1739, 5 tomi in 8 vol. — Dr. Julius Franz Scheller, Oesterreichs Einfluss auf Deutschland und Europa, Stuttgart (Franckh) 1825-29, 2 vol. — Johann Salomon Semler, Allgemeine Geschichte der Ost- und westindischen Handelsgesellschaften in Europa. Aus dem Englischen übersetzt. Halle (Gebauer) 1764, 2 vol. — L. Tettoni e F. Saladini, Teatro Araldico, Milano (Wilmant) 1841-48, 8 vol. — Dr. Eduard Vehse, Geschichte des österreichischen Hofes und Adels. Hamburg (Hoffman und Campe) 1852, 11 vol. — Zedler, Grosses vollständiges Universal-Lexikon, Halle und Leipzig 1732-1750, 64 vol. — Dr. Karl Zehden, Die Orientalische Handelskompagnie unter Kaiser Karl VI. (Jahresbericht der Ersten öffentlichen Handels-Lehranstalt in Wien, 1871, pag. 145-159).