MAGALLÁNICA, Revista de Historia Moderna: 5 / 9 (Instrumentos)
Julio - Diciembre de 2018, ISSN 2422-779X

"NON DESIDERATE DA' TURCHI". TALLERI DI MARIA TERESA, FINANZIERI E MERCANTI LUNGO LE ROTTE DEL LEVANTE (XVIII SECOLO)

Daniele Andreozzi
Università degli studi di Trieste, Italia

Recibido: 30/05/2018
Aceptado: 24/10/2018

ABSTRACT

Dalla metà del Settecento fino al XX secolo il tallero di Maria Teresa d'Asburgo, o Levantiner Thaler, fu una delle più importanti monete commerciali o 'trade dollar' d'argento, utilizzata nell'Impero Ottomano, in Levante, in Africa e in Asia fino in Cina. Si calcola che dal 1741 a oggi siano stati prodotti almeno 390 milioni di talleri di Maria Teresa. Di questi almeno tre quarti furono coniati nelle zecche asburgiche. L'idea di coniare una moneta merce nacque attorno alla metà del '700 all'interno della Corte di Vienna, della grande burocrazia imperiale e dei circuiti finanziari 'internazionali' a esse connessi e si intrecciò densamente con lo sviluppo di Trieste e dei suoi traffici. In tutto questo due uomini appaiono sicuri protagonisti. Uno fu un boemo, il conte Rudolf Chotek, e l'altro il banchiere alsaziano Johann Fries. Secondo i contemporanei, la superiorità del tallero di Maria Teresa, più che sull'intrinseco, si basava sul gradimento che incontrava presso il gusto dei consumatori "sudditi ottomani". Nei circuiti mediterranei i talleri ebbero un ruolo fondamentale nei meccanismi dei commerci con il Levante. Inoltre, consentendo il movimento delle merci e delle persone nell'aree in cui erano utilizzati, i talleri resero possibile la mobilità di donne e uomini lungo le rotte del mare e il loro insediarsi negli snodi che collegavano le varie rotte le une con le altre. Alcune viceinde giudiziarie e alcuni 'casi criminali', che assunsero anche la dimensione di intrighi 'internazionali', ci consentono di svelare gli attori del traffico dei talleri e alcuni frammenti delle catene cosmopolite che attraverso Trieste ne gestivano il comercio.

PAROLE CHIAVE: talleri; Maria Teresa d'Asburgo; Trieste, Impero ottomano; XVIII secolo; Johann Fries; Rudolf Chotek; monete d'argento; Mediterraneo.

"NON DESIDERATE DA' TURCHI". THALERS OF MARIA TERESA, FINANCIERS AND MERCHANTS ALONG THE ROUTES OF THE LEVANTE (XVIII CENTURY)

ABSTRACT

From the mid-eighteenth century until the twentieth century, the Thaler of Maria Theresa of Hapsburg, or Levantiner Thaler, was one of the most important silver commercial or trade dollar coin. It was used in the Ottoman Empire, in the Levant, in Africa and in Asia up to China. It is estimated that at least 390 million thalers of Maria Theresa were produced from 1741 to today and of these at least three quarters were coined in Hapsburg mints. The idea of minting a commodity coin was born around the mid-eighteenth century within the Court of Vienna, the great imperial bureaucracy and of the 'international' financial circuits connected to them and became densely intertwined with the development of Trieste and its trades. In all this two men appear to be sure protagonists. One was a Bohemian, Count Rudolf Chotek, and the other was the Alsatian banker Johann Fries. According to the contemporaries, the superiority of Maria Teresa's thalers more than on the intrinsic, was based on the liking that met with the taste of the consumers "Ottoman subjects". In the Mediterranean circuits the thalers played a fundamental role in the mechanisms of trade with the Levant. In addition to allowing the movement of goods and people in the areas where they were used, the thalers, supporting commercial traffic, made possible the mobility of women and men along the sea routes and their settling in the junctions that linked these routes to each other. Some judicial disputes and some cases of 'black crime', which take on the appearance of international intrigues and real criminal actions, allow us to unveil the actors of this trade and some fragments of the 'cosmopolitan' chains which, through Trieste, they managed the traffic of the thalers.

KEYWORDS: thaler; Maria Theresia of Absbourg; Trieste; Ottoman Empire; XVIII century; Johann Fries; Rudolf Chotek; silver coins, Mediterranean.

"NON DESIDERATE DA' TURCHI". TÁLEROS DE MARIA TERESA, BANQUEROS Y MERCADERES A LO LARGO DE LAS RUTAS DEL LEVANTE (SIGLO XVIII)

RESUMEN

Desde mediados del siglo XVIII hasta el siglo XX, el tálero de María Teresa de Habsburgo, o Levantiner Thaler, fue una de las monedas comerciales de plata más importantes, o 'trade dolar', utilizadas en el Imperio Otomano, el Levante, África y Asia hasta China. Se estima que al menos 390 millones de táleros de Maria Theresa fueron producidos desde 1741 hasta hoy. De estos, al menos tres cuartas partes fueron acuñados en cecas habsbúrguicas. La idea de acuñar una moneda mercancía nació a mediados del siglo XVIII dentro de la Corte de Viena, de la gran burocracia imperial y de los circuitos financieros "internacionales" conectados a ellos y se entrelazó densamente con el desarrollo de Trieste y su comercio. En todo este proceso, dos hombres aparecen como protagonistas. Uno de origen bohemio, el conde Rudolf Chotek, y el otro alsaciano, el banquero Johann Fries. De acuerdo con los contemporáneos, la superioridad del Tálero de María Teresa, más que en lo intrìnseco, se basaba en la apreciación que adquirió en los consumidores “súbditos otomanos”. En los circuitos mediterráneos, los táleros jugaron un papel fundamental en los mecanismos

de comercio con el Levante. Además, al permitir el movimiento de bienes y personas en las áreas donde se utilizaban, los táleros hicieron posible la movilidad de mujeres y hombres a lo largo de las rutas marítimas y su asentamiento en las articulaciones que conectaban las distintas rutas entre sí. Algunos procesos judiciales y algunos 'casos criminales', que también asumieron la dimensión de intrigas 'internacionales', nos permiten descubrir a los actores del tráfico de los thalers y algunos fragmentos de las cadenas cosmopolitas que a través de Trieste manejaron el comercio.

PALABRAS CLAVE: talleri; Maria Teresa de Habsburg; Trieste, Imperio Otomano; Siglo XVIII; Johann Fries; Rudolf Chotek; Monedas de plata; Mediterráneo.

Daniele Andreozzi (PhD in Social History of Europe) is Associate Professor of Economic History at the University of Trieste where teaches European Economic History and Global Economic History. His recent research interests focus on growth and crisis in the economic systems as well as relationship between trade mechanisms, social practices, norms, the institutions and economic system. Most recents publications included *Respectabilité et confiance au travers de la norme et de la fraude. Le cas de Trieste au XVIIIe siècle*, in "Rives Mèditerranéennes", 49, 2014, pp. 81 - 98; *La gloria di un dilatato commercio». L'intrico delle politiche e lo sviluppo di Trieste nell'Adriatico centro settentrionale (1700-1730)*, in "Melanges de l'Ecole franÇaise de Rome», 127 (1), 2015, pp. 2 – 18; *The «Barbican of Europe». The Plague of Split and the Strategy of Defence in the Adriatic Area between the Venetian Territories and the Ottoman Empire (Eighteenth Century)*, "Popolazione e Storia", 16, 2 (2015), pp. 115 - 137; *«Ne pas celui de la Nation». Moralità, norme, interessi e commerci tra Trieste, il mare e gli spazi mercantili (XVIII secolo)*, Storia economica, XIX, 2016, 2, pp. 403 - 431. Moreover he edited *Mediterranean doubts. Trading Companies, Conflicts and Strategies in the Global Spaces. XIV - XIX Centuries*, New Digital Press, Palermo 2017.
Correo electrónico: DANIELE.ANDREOZZI@dispes.units.it

"NON DESIDERATE DA' TURCHI". TALLERI DI MARIA TERESA, FINANZIERI E MERCANTI LUNGO LE ROTTE DEL LEVANTE (XVIII SECOLO)

Trieste

Trieste, porto asburgico nell'Adriatico, ebbe un velocissimo sviluppo nel corso del Settecento. Eletta porto franco nel 1719 dall'Imperatore Carlo VI d'Asburgo, la sua crescita, però, non fu dipendente dalle sole politiche statali. Anzi, da un lato le iniziative imperiali per buona parte si dimostrarono fallimentari e di breve respiro, dall'altro a partire dai primi anni Trenta del secolo la Corte di Vienna si disinteressò di Trieste attirata da altre urgenze nello scenario europeo. In tale contesto, furono le forze del mare delle marinerie dei porti medio piccoli dell'Adriatico e Mediterraneo, connesse ai mutamenti nelle rotte e nelle gerarchie dei traffici che in quegli anni si verificarono in seguito al ritrarsi dell'egemonia della Repubblica Serenissima di Venezia, a sostenere in modo assai spontaneo la crescita della città e del suo porto. Questo portò in città un consistente flusso di donne e uomini di diverse religioni (ebrei, armeni, cattolici, protestanti, ortodossi) e diverse provenienze (Venezia e domini veneziani in Levante, Impero ottomano, Balcani, Penisola italiana, Europa continentale e centrale, Sud del Mediterraneo). Costoro sostennero la crescita nella prima metà del secolo e formarono un primo nucleo di un nuovo ceto mercantile cosmopolita che scalzò l'antico patriziato urbano dal controllo della città.[1]

L'Impero, con Maria Teresa d'Asburgo, tornò a occuparsi di Trieste nel 1749, scegliendo proprio tale ceto come perno del governo della città e della sua economia. Da questo momento la città visse una nuova fase di crescita. La sua popolazione, che dai circa 5.000 abitanti di inizio Settecento era cresciuta attorno ai 10.000 verso la metà,

[1] Per la storia di Trieste si veda Finzi – Panjek (2001), Finzi -Panariti – Panjek (2003) e Finzi - Magris – Miccoli (2002). Per un mio punto di vista Andreozzi (2011 e 2015). La presente ricerca è stata condotta nel quadro delle attività del PRIN 2015NMSJAZ.

arrivò a 30.000 unità a fine secolo e il porto raggiunse la sua dimensione emporiale (GATTI, 2005: 35-72; ANDREOZZI, 2017: 101-123).

Nella seconda metà del XVIII secolo, fattore importante di tale impetuosa crescita, e nel contesto della storia di Triste sostanzialmente sconosciuto, fu anche il tallero d'argento dell'imperatrice Maria Teresa d'Asburgo. Gli uomini coinvolti nei circuiti di tale moneta furono tra i principali protagonisti dello sviluppo della città e la rete disegnata dai flussi della moneta fu percorsa anche dagli uomini e dalle donne che ne sostennero lo sviluppo demografico. Infatti, a fronte di un rapporto tra nascite e morti negativo, l'aumento della popolazione venne sostenuto dall'immigrazione che fu alla base dell'aspetto cosmopolita che caratterizzò Trieste (BRESCHI, KALC, NAVARRA, 2001: 69-237).

Il Tallero

Dalla metà del Settecento fino al XX secolo il tallero di Maria Teresa d'Asburgo, o Levantiner Thaler, fu una delle più importanti monete commerciali o 'trade dollar' d'argento, utilizzata nell'Impero Ottomano, in Levante, in Africa e in Asia fino in Cina (FISCHEL, 1912; TSCHOGL, 2001).[2] Si calcola che dal 1741 a oggi siano stati prodotti almeno 390 milioni di talleri di Maria Teresa. Di questi almeno tre quarti furono coniati nelle zecche asburgiche (TSCHOGL, 2001: 444). In particolare, tra il 1751 e il 1766 ne furono coniati 31.055.615 pezzi nelle zecche di Vienna, Hall e Günzburg; tra il 1777 e il 1781 1.220.404 nella sola Vienna, tra il 1785 e il 1790 19.016.899 in quelle di Vienna, Günzburg, Kremnitz e Karlsburg (FISCHEL, 1912: 200). L'idea di coniare una moneta merce nacque attorno alla metà del '700 all'interno della Corte di Vienna, della grande burocrazia imperiale e dei circuiti finanziari 'internazionali' a esse connessi e si intrecciò densamente con lo sviluppo di Trieste e dei suoi traffici. In tutto questo due

[2] Per quanto concerne la rilevanza del tallero di Maria Teresa nei circuiti monetari mondiali dell'epoca si veda la recensione di Jonh Maynard Keynes (1914: 257-260) al libro di Fischel (1912). Sui circuiti monetari mondiali e le valute che nel tempo ne sono state protagoniste Cipolla (1996), Day (1984), Allen (2002: 63-70 e 113-118), Flynn, Giraldez e Von Glahn (2003), Pezzolo (2006) e Flynn (2015). Con 'trade dollar' si intende, appunto, una moneta d'argento coniata per facilitare i commerci con l'Oriente.

uomini appaiono sicuri protagonisti. Uno fu un boemo, il conte Rudolf Chotek, e l'altro il banchiere alsaziano Johann Fries.[3]

Nel corso della sua lunga carriera, terminata con la morte nel 1771, Chotek, «cavaliere di gran nascita», fu influente cancelliere della corte di Maria Teresa, ministro delle finanze e, proprio alla metà del XVIII secolo, capo della Banca Municipale di Vienna e Presidente del Direttorio commerciale, che, con diverse denominazioni, ebbe la responsabilità massima nello sviluppo di Trieste. Uno sviluppo cui Chotek era legato pure per i suoi investimenti e interessi personali in molte delle iniziative commerciali avviate nella piazza. A corte il Boemo era legato al potente principe Wenzel Anton Kaunitz e al conte Ludwing Zinzendorf (DIKSON, 1987: 229-231 e 235-242; FABER, 2003: 27-28).

Fries, invece, proveniva da una famiglia patrizia di Mühlhouse, nell'Alsazia. Dopo essersi occupato dell'approvvigionamento dell'esercito imperiale nel corso degli anni 'Quaranta, all'età di 29 anni si fece carico con successo di una complessa operazione finanziaria concernente il trasferimento di 100.000 sterline d'oro inglesi a Vienna e come ricompensa ottenne la cittadinanza imperiale, cittadinanza che precedentemente gli era stata rifiutata in quanto calvinista. Diventò un esponente di primo piano della piazza finanziaria di Vienna, banchiere -aveva fondato la banca Fries & Company considerata una delle principali banche di tale piazza-, imprenditore manifatturiero e impegnato nel mondo dei commerci, era considerato uno degli uomini più ricchi del suo tempo e, dopo essere stato nominato barone, ricevette anche il titolo di conte. La burocrazia della Repubblica di Venezia lo qualifica come "cambista",[4] sottolineando il suo ruolo nei traffici monetari, e gran parte dei suoi guadagni derivavano dalla gestione del debito pubblico e dai rifornimenti all'esercito (DIKSON, 1987: 172 - 178). Strettamente connesso a Chotek e, a sua volta, a Kaunitz, aveva molti interessi a Trieste e nelle imprese commerciali che riguardavano la città e forti legami con il gruppo finanziario dei Proli, uno dei principali gruppi finanziari di Anversa che dall'inizio del secolo aveva investito nei porti imperiali di Trieste e Rijeka (Fiume). Nel

[3] Come vedremo più avanti, con moneta merce non si intende qui una moneta dotata di valore intrinseco, ma una moneta coniata per l'esportazione, che di fatto era trattata come una merce e commerciata come tale a un prezzo superiore al suo valore, con un 'aggio' (FISCHEL, 1912: 69-70; PEEZ e RAUDNITZ, 1898: 38)

[4] Missiva del 14 luglio 1781 del console veneziano a Trieste ai Cinque savi alla mercanzia, Archivio di Stato di Venezia (ASV), Cinque savi alla mercanzia (Savi), I S. 757.

1785, in seguito ai rovesci finanziari di una compagnia commerciale triestina cui anche Fries era interessato, il gruppo Proli fece bancarotta ad Anversa e il conte Charles Proli si suicidò. 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, per altro creditore di 180.000 fiorini, e di due grandi banchieri, «la maison de Romberg» di Bruxelles e Fries. Il 19 giugno di quell'anno, però, quest'ultimo, in circostanze poco chiare, fu trovato morto nella sua «bella terra di Feslau», vicino a Vienna e la sua carriera, in cui i talleri ebbero un ruolo fondamentale, ebbe fine (DIKSON, 1987: 158, 172-178 e 202-203; FREUDENBERGER, 2003: 169-171; ANDREOZZI, 2016: 424-428; JOURNAL, 1785: 22-23).

Nel 1752, nel quadro del Direttorio Commerciale e in stretta collaborazione con il banchiere alsaziano, Chotek propose la creazione di una moneta merce. Infatti, poiché le importazioni dai domini ottomani superavano di gran lunga le esportazioni, l'unico modo per rendere possibile tale commercio era quello di consentire la fuoriuscita di monete dato che "turchi'" e "greci" accettavano volentieri i "talleri" con un aggio, pagando, cioè, un prezzo maggiore rispetto al valore originale. Per questo suggeriva di coniare una moneta la cui uscita dai confini fosse libera e destinata a questo scopo di modo che fosse solo una merce, un "objectum commercii", entrando così in competizione con le altre monete d'argento impiegate per questo, soprattutto le piastre spagnole e i talleri prodotti da altri stati europei (DIKSON, 1987: 173; FISCHEL, 1912; 5-6 e 69-70; MITTEILUNGEN, 1897: 518 – 520). La proposta di Chotek venne accolta. Se talleri con l'effige di Maria Teresa erano coniati dal 1741 e un editto del 1748 aveva già stabilito peso e intrinseco delle monete coniate, fu una convenzione siglata nel 1753 tra Maria Teresa e il Duca di Baviera che li definì definitivamente per il tallero, fissando anche il cambio fiorino/tallero e segnando la data di nascita del tallero di Maria Teresa quale 'moneta merce'. Inoltre, con il chiaro intento di sviluppare i traffici commerciali di Trieste, si stabilì che tale porto e le rotte del mare fossero la via privilegiata dello smercio dei talleri e quelle di terra, anche nelle zone di confine, vietate. Nel contempo a Fries venne assegnato il monopolio del commercio del tallero con l'Impero ottomano,

ricevette un cospicuo prestito privo di interesse per avviare tale attività e gli fu concessa una commissione su ogni moneta esportata. Così, nel corso del XVIII secolo, attraverso Trieste i talleri si diffusero velocemente nell'Impero Ottomano, a Costantinopoli, Izmir, Tessalonia, Il Cairo, Alessandria e da lì, lungo le vie delle carovane, a Suez, verso il mar Rosso e il Golfo Persico, Massawa, Moka, Gedda, Muscat e poi nell'Africa dell'Est, Asia e Cina (FISCHEL, 1912: 1-6; BARENDSE, 2009: 1002-1004; PANZAC, 1982: 30-31). In tali luoghi i talleri erano utilizzati come moneta nei commerci e nella circolazione monetaria e anche come gioielli.

Il ruolo di Fries non era limitato solamente allo smercio dei talleri coniati. L'alsaziano si occupava pure di procurare argento alle zecche, anche acquistando monete d'argento di altri stati, come le "sivigliane" spagnole, poi fuse e gran parte dei talleri erano prodotti con argento che proveniva da privati.[5] Ad esempio, nel 1764 furono coniati 13.700 talleri utilizzando argento statale e 876.053 impiegando quello privato (FISCHEL, 1912: 12). Per altro, la diffusione e l'elevato numero di talleri coniati testimoniano gli enormi guadagni dello Stato e di Fries e di quanti, come Chotek, erano a lui collegati. Tra il 1752 e il 1763, l'alsaziano vendette oltre otto milioni di talleri e procurò l'argento per tre milioni. Il ricavo complessivo delle vendite fu di 1.225.049 fiorini e la sua commissione di 410.093. Al 1767 le casse imperiali avevano guadagnato dallo smercio dei talleri 1.191.217 fiorini (DIKSON, 1987: 173).

Nel corso della seconda metà del '700 la normativa concernente la produzione e lo smercio dei talleri fu modificata più volte. A motivare e modellare i cambiamenti furono i meccanismi del governo asburgico e lo scontrarsi e intrecciarsi degli interessi dei grandi membri della corte e della burocrazia asburgica e dei protagonisti dei circuiti finanziari 'internazionali' (DIKSON, 1987). Inoltre, un ruolo ebbero le difficoltà di reperimento dell'argento. Tuttavia, pure ai fini di questo scritto, furono determinanti le problematiche connesse al contrabbando e lo spaccio di talleri falsi e, soprattutto, alla concorrenza con le altre monete 'internazionali', la piastra spagnola e anche i talleri coniati dagli altri Stati italiani come la Repubblica di Venezia e il Granducato di Toscana.[6]

[5] Missiva del 10 giugno 1769 del Console imperiale a Genova all'Intendenza Commerciale di Trieste. Archivio di Stato di Trieste (AST), Intendenza commerciale (IC), 586.
[6] Su contrabbandi e falsificazioni e le concorrenze delle altre monete vedi Cipolla (1994: 59-72), Tucci (1979: 71-130; 1973: 542-543; 1781: 275-216) e Muller (1997).

Nel 1766 il contratto di Fries per lo smercio dei talleri venne riconfermato per dieci anni. Così l'alsaziano mantenne il controllo del commercio delle monete, ma, con l'obiettivo di facilitare il commercio dei talleri di Maria Teresa, il suo monopolio fu limitato e il traffico venne in parte liberalizzato (DIKSON, 1987: 173; FISCHEL, 1912: 47; MITTEILUNGEN, 1987: 521). Come in precedenza, a Trieste e a Vienna vi erano magazzini di deposito per i talleri, le monete dovevano essere accompagnate da un "passaporto", registrate e sigillate e poi i mercanti che avevano avuto la licenza di esportazione dovevano ottenere un attestato che certificasse che questa era effettivamente avvenuta. Da Trieste l'esportazione doveva essere effettuata obbligatoriamente per via mare. Per ogni moneta esportata doveva essere pagata una commissione nelle mani di Fries, in qualità di "direttore dello smercio dei talleri", e alla zecca statale che li aveva coniati. Nell'occasione, inoltre, fu annunciata una dura lotta al contrabbando e venne liberalizzato il commercio, ai fini dell'esportazione, dei talleri d'Italia e del Tirolo, che adesso potevano raggiungere Trieste senza passare per Vienna, così come avveniva per Venezia e gli altri porti mediterranei.[7]

Concorrenze e norme

Mentre si susseguivano tali modifiche, il contenuto intrinseco del tallero non mutò e anche il suo aspetto si stabilizzò. Questo avvenne nel confronto con le altre monete rivali, confronto di cui sempre gli anni Sessanta furono un momento critico.[8]

A detta dei contemporanei, la superiorità dei talleri di Maria Teresa più che sull'intrinseco, si basava sul gradimento che incontrava presso il gusto dei consumatori "sudditi ottomani". I "Turchi" e i "Levantini" rifiutavano i talleri su cui era effigiata la "maestà dell'Imperatore", quelli con l'"Immacolata concezione con la luna sotti i piedi attesa la veneratione che hanno a quest'ultimo geroglifico" e quelli che nello stemma imperiale avevano spada e scettro. Accettavano, invece, "solamente" quelli con l'effige di Maria Teresa senza scettro e spada. Per tale motivo i mercanti triestini accettavano a

[7] Rescritto imperiale del 13 dicembre 1766 sul commercio dei talleri. AST, IC, 586.

[8] Nell'Impero asburgico la moneta ufficiale era il fiorino, divisibile in sessanta carantani e pari a 5,295 lire veneziane, ma nel XVIII secolo, come scrive Paolo Iancis, "era abitualmente preferito un più agile arrotondamento di 1 fiorino per 5 lire" (IANCIS, 2001: 15). Il tallero, invece, era stato coniato per essere esportato come una merce e non per la circolazione interna. Era stata comunque, come abbiamo visto, fissata una parità legale con il fiorino e i talleri erano esportati con un aggio rispetto a questa.

loro volta solamente questi e su tali motivi si fondava la capacità del tallero di Maria Teresa di imporsi come standard riconosciuto nel Levante.[9]

Già nei primi anni ’60, però, la piazza di Trieste soffriva la concorrenza di Venezia dove, in determinate congiunture, i talleri imperiali erano reperibili a condizioni migliori. Tuttavia la rivalità di Venezia si fece più aggressiva verso al fine del decennio, quando la Repubblica decise a sua volta di coniare un tallero “veneto” che fosse “moneta di merce, cioè di commercio”. Inoltre, perché il loro uso fosse esclusivamente riservato al mondo dei commerci e non venissero utilizzati nei rapporti con lo Stato, come, ad esempio, nel pagamento delle tasse, ne venne fissato un doppio corso. Il prezzo di mercato era libero e invece, per quanto concerneva i pagamenti allo stato, fu stabilito lo svantaggioso valore, inferiore all’intrinseco, di un ducato e un quarto. Infine venne vietata l’introduzione di talleri forestieri nelle isole venete del Levante, uno degli snodi del traffico dei talleri, se non per transito.[10]

Punto di forza del tallero veneto erano la migliore qualità e la maggiore quantità dell’intrinseco e se la prima non era “facile a risaltare alla cognizione della nazione levantina per cui specialmente” erano prodotti i talleri, la seconda era “certamente sensibile a tutti”. Poi, nella competizione aveva un ruolo determinante il prezzo. Infatti, il confronto dei prezzi tra le monete merci era molto complesso e strategico, anche perché il loro valore aumentava nel corso del viaggio verso Levante e il prezzo cresceva ad ogni passaggio di mano tra i vari intermediari. I talleri imperiali erano svantaggiati a causa dei costi dei trasporti per via di terra per coprire la distanza tra le zecche che li producevano e i porti in cui erano smerciati. Un simile caso si era verificato a Livorno nei due anni in cui erano stati coniati i talleri con l’immagine dell’imperatore Francesco I. Sebbene questi avessero in Levante scarso “credito” erano riusciti a mettere in

[9] Relazione di Giuseppe Belusco, presidente della Borsa mercantile, dell’8 agosto 1763, inviata all’Intendenza commerciale. AST, IC, 586. Per la storia monetaria dell’Impero ottomano vedi Pamuk (1997).

[10] Proclama del tallero veneto del 25 marzo 1769. AST, IC, 585. A Venezia le monete reali erano valutate in moneta di conto. Questa era la lira veneziana, suddivisa in venti soldi mentre un soldo era frazionato in dodici denari. Sempre come moneta di conto vi era la lira di grosso pari a 96 lire (HOCQUET, 1990: 564-567; DARU, 1837: 112). Come scrive Pierre Antoine Daru, la tipologia delle monete effettivamente circolanti e il loro reciproco valore, espresso in moneta di conto, erano estremamente mutevoli. Nel Settecento tra le più importanti erano il Ducato e lo Zecchino d’oro, una moneta anch’essa molto utilizzata come merce negli scambi con l’Oriente. Nella seconda metà del ‘700 erano valutate, rispettivamente 14 e 22 lire (DARU, 1837: 109-112; TUCCI, 1981: 284-299; LAZARI, 1851; MULLER, 1997). Anche a Venezia il tallero d’argento non venne ideato per la circolazione interna, ma per l’esportazione.

difficoltà i Levantiner Thaler su quella piazza. Tale aggravio poteva favorire Venezia che non doveva sopportare tali costi. Anche perché le zecche asburgiche, per facilitare lo smercio dei propri talleri, li inviavano pure su quella piazza e a prezzi concorrenziali. Tra il gennaio e il marzo del 1769 ne erano state inviate dodici casse al prezzo di 2 fiorini e 8 carantani, quando nel medesimo periodo il "Magazzino di deposito dei talleri" di Trieste li rendeva lì disponibili a 2 fiorini e 10 carantani. A detta del ceto mercantile triestino, che cercava di difendere il proprio ruolo strategico, questo non solo avrebbe spinto tutti ad acquistare le monete nella città lagunare, ma avrebbe anche fatto di questa "il deposito generale dei talleri". La debolezza delle monete venete, invece, era rappresentata dagli eccessivi costi che dovevano sopportare quelli che portavano alla zecca di Venezia argento e altre monete, come quelle spagnole, per farle fondere e riconiare. Tale aggravio faceva ipotizzare che la "sorte" dei talleri veneti non potesse essere "grande" e i tentativi della Repubblica, che aveva inviato "mostre" delle nuove monete "in tutti i porti e paesi di commercio col Levante", avevano avuto scarso successo. Solo una piccola quantità ne era stata impiegata per comprare tabacco a Salonicco.[11]

Due mesi dopo la comparsa del tallero veneto, in ogni caso, Vienna ne vietò l'introduzione nei propri domini perché "scarsi" di intrinseco e di peso diseguale. Forse si trattò di una mossa per minare la fiducia sulla moneta sul nascere e, infatti, ordinò che tutti i consoli imperiali fossero avvertiti.[12] Ad esempio, in risposta a tale sollecitazione, Cosimo Conti, console a Genova, avvisò i "negozianti" suoi "amici" che di continuo facevano "spedizioni di Sivigliane d'argento per farne coniare talleri" e pure i suoi "amici di Levante e Barberia".[13] Inoltre il governo asburgico assegnò i diritti di esportazione a un pool di banche estere localizzate a Venezia, Genova, Livorno e Marsiglia, principali piazze nelle relazioni con il Levante e il Sud del Mediterraneo e dove l'utilizzo dei talleri per bilanciare le importazioni era particolarmente diffuso

[11] Relazioni del 31 marzo e 19 aprile 1769 all'Intendenza Commerciale sull'introduzione del tallero veneto. AST, IC, 585. "Nella consulta del Supremo Consiglio di Economia del 9 agosto 1771 sulla Riforma delle monete stesa da Cesare Beccaria" si afferma che tra il 1766 e il 1770 per lo stato di Milano erano transitate, provenienti da Genova e dirette a Augusta, 2.385.278 "pezze di Spagna" e, tra il 1766 e il 1769, 855.766 talleri provenienti da Augusta e diretti a Genova (Vianello, 1939: 65).
[12] Divieto dell'introduzione di talleri veneti del 13 maggio 1769. AST, IC, 585.
[13] Missiva del 10 giugno 1769 di Cosimo Conti, console imperiale a Genova. AST, IC, 585.

(MITTEILUNGEN, 1897: 519, 525, 527; FISCHEL, 1912: 6; CARRIÈRE, 1966: 241).[14]

In ogni caso, o per la debolezza del tallero veneto, o grazie a tali provvedimenti e al fatto che il suo valore intrinseco e peso non vennero mai alterati, il tallero di Maria Teresa vinse la sfida. In questo, però, probabilmente l'aspetto estetico continuò ad avere importanza non secondaria. Per produrre il nuovo tallero Venezia era ricorsa a un incisore "tedesco" e aveva cercato di farla il più possibile simile ai Levantiner Thaler "per renderlo più grato ai Levantini": era stata tolta la corona alla donna effigiata che rappresentava la Repubblica e ne era stata anche mutata la postura. Inoltre al leone, presente sulla moneta, erano state aggiunte le ali.[15] Per venire incontro a tale preferenza e sfruttare la forza della riconoscibilità, i talleri imperiali continuarono a portare l'effige di Maria Teresa anche dopo la sua morte (FISCHEL, 1912:8).

Nel frattempo, tra il 1776 e il 1777 il traffico dei talleri fu completamente liberalizzato (FISCHEL, 1912: 6) con l'eccezione dell'esportazione via terra di qualsiasi moneta d'argento dall'Ungheria, Transilvania e Banato di Temswar verso l'Impero ottomano di cui venne confermato il divieto. Solo le aree direttamente confinanti potevano utilizzarle nel commercio al minuto.[16] Poi, nel 1787, anche alla zecca di Milano venne concesse di poter coniare i Levantiner Thaler (FISCHEL, 1912: 7).

Trieste, talleri, donne, uomini

Nei circuiti mediterranei il tallero svolse un ruolo fondamentale nei meccanismi degli scambi con il Levante, mantenendo la bilancia dei pagamenti in equilibrio. Ad esempio, erano utilizzati nelle relazioni di scambio con le aree da cui arrivavano caffè e tabacco. Inoltre servivano a dare valore ai carichi che occupavano gli spazi nelle stive delle navi che salpavano verso Oriente, rendendo convenienti i commerci e ammortizzando i costi dei viaggi. In questo era fondamentale la loro relazione con le merci pesanti e povere come scrisse l'economista napoletano Ferdinando Galiani nel

[14] Sul ruolo di Genova e di Venezia nel traffico dei talleri Tucci (1973: 542-53; 1981: 279-299) e Vianello (1939: 11, 65).
[15] Relazione del 19 giugno 1769 inviata all'Intendenza Commerciale sull'introduzione del tallero veneto. AST, IC, 585.
[16] Divieto di esportazione delle monete d'argento del 5 luglio 1777. AST, Cesareo Regio Governo (CRG), 183.

suo Dialoghi sul commercio dei grani, del 1770 (1978: 220-225). Galiani, infatti, aveva evidenziato l'importanza della coesistenza sulle navi di merci piccole e preziose, quali monete, gioielli e merci di lusso con altre povere e pesanti. Le prime rendevano le relazioni commerciali redditizie, le seconde garantivano una doppia sicurezza sia consentendo di celare le merci preziose all'interno della nave e di farle viaggiare inosservate e più protette, sia dando maggiore capacità alle imbarcazioni di difendersi dai pericoli del mare. Così, oltre a permettere gli spostamenti di merci e persone nelle aree dove erano utilizzati, i talleri, sostenendo i traffici commerciali, rendevano possibile la mobilità di donne e uomini lungo le rotte del mare e il loro insediarsi negli snodi che legavano tali rotte tra loro. Questo ruolo, inoltre, aveva una importanza ancora maggiore a Trieste, porto che crebbe velocemente nel corso del XVIII secolo grazie all'immigrazione e dotato di scarse merci da esportare e con forti limiti di capitalizzazione.

Tuttavia, le notizie che concernono il traffico dei talleri nella piazza sono assai scarse e nella storiografia se ne è quasi persa memoria. Tra le poche tracce, che sono state già richiamate, l'esistenza del Deposito, qualche cenno ai talleri messi a disposizione dei mercanti locali e al loro coinvolgimento, 4000 talleri imbarcati su una nave della Société Triestine di William Bolts e poi le tasse imposte dagli uffici di Sanità su tale merce (WANNER, 2004; 57-73; ANDREOZZI, 2016: 424-427; HALLWARD, 1920).[17] Si può ipotizzare che questo fosse dovuto proprio alla segretezza necessaria per svolgere tali traffici e alle criticità connesse ai costi delle necessarie assicurazioni. Se si fosse saputo su quale imbarcazione fossero state caricate le monete, la sua navigazione nelle pericolose acque adriatiche e mediterranee sarebbe stata troppo insicura. Nelle reti della diffusione dei talleri alla fonte troviamo i circuiti cosmopoliti della burocrazia imperiale e della finanza europea e i loro protagonisti; alla foce, nei territori di Levante, Asia e Africa, troviamo i mercanti, sudditi di Venezia, degli Asburgo e dell'Impero Ottomano 'greci' ortodossi e armeni ed ebrei e quelli attivi nelle aree coinvolte nei traffici. Più difficile è capire quali fossero i protagonisti del segmento intermedio di tali flussi, quello attivo sulla piazza di Trieste (FISCHEL, 1912: 98-106 e 171-173; BARENDNSE, 2009: 1002-1004).[18]

[17] Ordine del 31 maggio 1776 sulle imposte dell'Ufficio di Sanità. AST, CRG, Cesareo Regio Governo, 94.
[18] Sui mercanti greci e ottomani si veda Faroqui e Veinstein (2008) e Grenet (2013).

Dobbiamo quindi seguire piste assai labili.

Quando, nel 1769 furono assegnati i diritti di esportazione al pool di banche estere, le piazze scelte erano strettamente legate a Trieste. Qui operava una filiale della ditta Brentano Cimaroli e Venino. Questa, di origine genovese, aveva importanti ramificazioni proprio a Genova, Livorno e Vienna, dove era considerata una delle banche più importanti lì presenti. La Brentano, Cimaroli e Venino non disdegnava di operare nei commerci e nel comparto manifatturiero, ma era specializzata nei traffici internazionali di monete e nei prestiti agli Stati e soprattutto alla Corte di Vienna (FELLONI, 1971).[19] Inoltre i legami con Livorno non facevano capo solamente a tale ditta, ma anche a Pasquale Ricci. Ricci era arrivato a Trieste da Livorno attorno agli anni ’50. Appartenente al mondo mercantile, era entrato nella burocrazia imperiale, sommando numerose cariche e diventando uno dei principali esponenti del governo asburgico in città. Inoltre, aveva stretto forti legami con il ceto mercantile locale, entrando, in modo occulto, in molte delle più remunerative iniziative imprenditoriali avviate in città e diventando uno degli uomini più potenti di Trieste. Qui era anche il responsabile dell’ufficio incaricato della gestione del commercio dei talleri, mentre suo fratello Giuliano era console imperiale a Livorno. Tra Ricci, la Brentano Cimaroli e Venino e Fries vi erano stretti rapporti di interesse (PANARITI, 1998: 121-127; ANDREOZZI, 2014: 86-87).

Inoltre nei traffici era senza dubbio coinvolto il ceto mercantile locale, ma non riusciamo a cogliere un preciso protagonista e le sue pratiche. In effetti sono solo alcune liti giudiziarie e alcuni casi di ‘cronaca nera’, che assumono l’aspetto di intrighi ‘internazionali e vere e proprie azioni criminose, a consentirci di svelare gli attori di tale commercio e alcuni frammenti delle catene ‘cosmopolite’ che, attraverso Trieste, gestivano il traffico dei talleri.

Ad esempio, nel settembre del 1766, l’anno in cui il commercio delle monete fu parzialmente liberalizzato, tre sudditi turchi, “cambisti armeni”, Serkis, Menas e Agab, fecero causa al ‘greco’ Pietro Calogheracchi, incarcerato a Trieste. Oggetto della disputa un contratto di prestito a 61 giorni stipulato a Costantinopoli e non restituito che, di fatto, era una operazione di cambio e trasporto monete, del valore di 2435 fiorini e del relativo interesse. I testimoni convocati si muovevano tutti tra questa piazza e il

[19] Distinta di alcuni servigi della casa Brentani Cimarolo e Venino di Trieste prestati a quella piazza e all’aggrandimento del suo commercio. ASTS, Intendenza commerciale 288, 142, s.d.

Levante: Panajotti Mazzocapacchi e Riso Stamati, 'greci', Pietro Pace e Costantino Pulici, "sudditi ottomani", Nassut Reis, "turco ottomano" e, tra le varie questioni, i giudici cercavano, col loro aiuto, di chiarire le pratiche in uso tra i mercanti ottomani e nelle piazze mercantili, affrontando la questione dell'usura. Riguardo ciò scrivevano che "li capitalisti proprietari dei loro capitali consistenti in dinaro percepiscono il frutto e frutti e per questo cambisti sono denominati, cosa che non viene disapprovata né dalla legge comune, né universale, anzi cosa che viene approvata e protetta in tutte le città e piazze particolarmente mercantili".[20] Analoghe reti emergevano nei traffici di monete false. Nel 1783, a Zara, dominio veneziano oggi in Croazia, furono arrestate alcune persone, di cui non venne rivelata l'identità, perché avevano coniato falsi zecchini veneti d'oro, ducati e talleri imperiali "in grandi quantità" con l'intenzione di andare alla fiera di Senigallia, nello Stato pontificio, a spacciarli. L'individuazione del covo e dei falsari era stata resa possibile grazie alle indicazioni di un "turco" che ne aveva ricevuto "grossa somma".[21]

In tale contesto, inoltre, duri contrasti caratterizzavano le catene di relazioni che, attorno al traffico del Mediterraneo, collegavano Trieste alle coste meridionali del Mediterraneo, tra Izmil e il Cairo.

Alla fine degli anni Sessanta, sempre nel periodo in cui il traffico dei talleri venne profondamente riformato, a Trieste, su iniziativa di Giorgio Saraf, un armeno che si muoveva tra l'Impero ottomano e il porto asburgico, venne fondata una compagnia per il commercio con Il Cairo. Nel gennaio del 1769, però, una nave lì inviata incontrò inaspettati ostacoli in una sosta ad Alessandria d'Egitto. Saraf, a bordo in qualità di sovracarico, venne identificato come suddito turco e quindi gli furono negati i privilegi doganali di cui avrebbero dovuto godere i sudditi imperiali. Tuttavia la questione forse era più intricata e, per abbandonare velocemente il porto, Saraf cambiò imbarcazione e raggiunse Izmil, pagando un nolo altissimo, pari a 2600 piastre contro le 1500 che aveva pagato per il viaggio tra Trieste e Alessandria. A collegare il viaggio al commercio dei talleri era un'annotazione del console veneziano, che scrisse che l'armeno difficilmente sarebbe riuscito a vendere le sue merci nel nuovo porto scelto

[20] Protocolli degli atti C.R.Intendenza in causis summi Principis del 20, 23 e 24 settembre 1766. AST, CRG, 1183.
[21] Avviso del 13 aprile 1783 e senza data sulla circolazione di talleri contraffatti, 18 aprile 1783 e s.d. AST, CRG, 94.

dove, però, avrebbe potuto "utilmente impiegar il fondo di talleri che tiene in ragione della Compagnia". Di sicuro la questione non si risolse facilmente e la Compagnia si rivolse a Costantinopoli, ottenendo una ordinanza del Gran Visir in proprio favore. Tuttavia il Divano del Cairo, il consiglio che governava quel luogo, la respinse e ai soci non rimase che lamentarsi dell'errore fatto, sostenendo che sarebbe convenuto rivolgersi, per accordi preventivi, a un bey locale. A fine luglio arrivò a Trieste un'imbarcazione ragusea noleggiata dalla compagnia, ma qui le fu negato l'ingresso in porto perché era in possesso di una patente di sanità non idonea. Alla nave non restò che prendere il largo, forse diretta a Ancona, e di lì a poco la compagnia fece fallimento.[22]

Innestandosi su tale tentativo, una famiglia mercantile di origine bresciana, i Rossetti, cercò di proseguire questo progetto, anche in accordo con mercanti inglesi. Nel 1778 Carlo Rossetti tentò di ottenere privilegi per avviare un commercio tra Trieste, l'Egitto e, via Suez, Bombay e il Bengala. Nel 1781 venne fatto un nuovo e più ambizioso tentativo di cui furono protagonisti Domenico Francesco Balletti, uno dei principali mercanti di Trieste, Teodoro Zaccar, un mercante armeno giunto a Trieste da Il Cairo, e il fratello di Rossetti, Baldassare, che era bresciano e suddito veneziano, ma viveva a Il Cairo. A dare forza al tentativo, cui partecipava pure un socio occulto residente a Venezia, l'appoggio di uno dei principali ministri delle finanze di Vienna, che possiamo identificare in Fries, e quello di Antonio Cassis Faraone, l'ottomano "gran doganiere" de Il Cairo, cui si attribuiva un capitale di molti milioni di fiorini e che nel 1784 si trasferì a Trieste.[23] La compagnia si proponeva di collegare Trieste con Izmir, Cairo e, sempre via Suez, con l'India e la sua esistenza incontrò forti ostilità sia da parte di Venezia, sia dell'Inghilterra, sia da parte di interessi localizzati nell'Impero Ottomano. Il tutto diede via a un intrigo 'internazionale' -si sparse anche la voce che Venezia avesse deciso di far uccidere Baldassare- difficile da dipanare, in un contesto caratterizzato da tradimenti e doppi giochi (TAMARO, 1942: 320-322; ANDREOZZI, 2017a: 77-79).

Nel 1781 Baldassare si trasferì a Trieste con la moglie e si diceva avesse un capitale di 5 milioni di fiorini. Gli affari della compagnia sembravano essere

[22] Dispacci del console veneziano in Trieste del 21 gennaio, 18 marzo e 22 luglio 1769 (ASV, Savi 753) e 3 giugno 1781 (ASV, Savi, 757).
[23] Missive del 8 luglio e 27 ottobre 1781 del console veneziano a Trieste agli Inquisitori di Stato. ASV, Inquisitori di Stato (Inquisitori), 181.

promettenti, ma nel 1782, un episodio dai contorni oscuri rivelò le tensioni che esistevano nei porti della costa meridionale del Mediterraneo. In estate Cassis noleggiò una imbarcazione a Alessandria d'Egitto che, in tutta fretta e senza carico, andò a imbarcare Giuseppe Zaccar, sotto doganiere a Damietta, custodito in un castello. Il nolo, 400 zecchini veneti, era stato pagato da Abdula Zaccar, socio della ditta Balletti e Zaccar, e l'imbarcazione doveva portarlo a Trieste con lettere del Gran Doganiere e del console imperiale di Alessandria. Si vociferava che fosse fuggito per i timori che c'erano per la sua vita.[24] Nel 1784, sempre in circostante non del tutto chiare, anche Cassis si trasferì a Trieste con la moglie e i suoi capitali. Quando arrivò ad attenderlo c'era proprio Fries. In tale occasione, Pietro Antonio Pittoni, direttore della polizia in città, scrisse che in Trieste "nous avons eu un concours de millionaires" (TAMARO, 1942: 101).

A consentirci di gettare un po' di luce sui contrasti che, attorno al traffico dei talleri e delle monete, erano in atto tra Il Cairo, Alessandria, Izmil e Acri, e a annodare i fili dell'intrigo è un episodio apparentemente banale e ancora più oscuro.

Nel 1786 il capitano, giovane e inesperto, Giuseppe Pasquali, residente a Trieste ma nativo di Silba (Selva), nella Dalmazia Veneta, stipulò un contratto con un mercante armeno suddito turco di Acri, allora appunto dominio ottomano, Elia Attalà, per trasportare merci ad Alessandria d'Egitto. Nell'affare si intromisero Pietro Bonovich e Andrea Bilafer, delle Bocche di Cattaro, oggi in Croazia ma allora Dominio veneziano. I due che in precedenza avevano già fatto affari con Attalà ed erano in contatto con il Pascià di Acri, Ahmad Pasha al-Jazzar, con il quali trafficavano in diamanti e monete, convinsero Pasquali a simulare un naufragio presso Rodi per impadronirsi del carico e in particolare di 2000 talleri destinati proprio al Pascià. Parte del carico era di proprietà della compagnia di Balletti, Zaccar e Rossetti, che anche furono in parte attori del procedimento legale.[25]

Se questa è la verità giudiziaria che ci tramandano gli atti del processo a carico di Pasquali, diversa fu la versione del Console di Venezia residente a Trieste (ANDREOZZI, 2014: 95-96). Il Console, con qualche renitenza, svelò le relazioni di

[24] Missiva del 18 agosto 1782 del console di Venezia in Trieste agli Inquisitori di Stato. ASV, Inquisitori 518.
[25] Missive del console veneziano a Trieste del 4 e 11 agosto, 2 ottobre 1785 e 27 aprile 1786. ASV, Savi, 759.

quanti erano coinvolti nell'accaduto. Ad esempio, Bonovich era uno dei complici di Vasso Oxegovich, suddito veneziano di Castelnuovo, che nel 1780 aveva saccheggiato una imbarcazione ottomana presso Salonicco uccidendo alcuni passeggeri turchi ed ebrei (SARTORI, 1998: 301 - 302); Balletti era in affari con Attalà e tra Bilafer e il Pascià di Acri che, secondo quando affermava il Console, dopo l'accaduto lo aveva accolto "con favore", vi erano stretti legami. Soprattutto, spiegò di aver cercato di non farsi invischiare troppo nella questione, nonostante i molti sudditi della Serenissima coinvolti e le insistenze di Balletti, perché sospettava che l'affare celasse al suo interno intrighi connessi ai rapporti tra i mercanti coinvolti, il Pascià e pure le magistrature asburgiche. Lo aveva reso sospettoso anche lo strano e arrendevole comportamento di Pasquali e il fatto che in città si sapesse che la sentenza, emessa a Klaghenfurt, sarebbe stata lieve, "forse perché fu innocente".[26] E in effetti la sentenza fu lieve. A Giuseppe venne risparmiata la vita e fu condannato a un esilio che sostanzialmente gli consentì di rientrare a casa (ANDREOZZI, 2014: 95-96).

Il Pascià, per altro, non era una persona qualsiasi. Originario della Bosnia e di oscure origini, fece carriera militare in Egitto al servizio di vari potentati come capo militare, guadagnandosi il soprannome di "macellaio" (al-Jazzar). Poi si trasferì in Siria dove fu incaricato di difendere Beirut dall'assalto della flotta russa, si arrese cambiando partito tra i vari contendenti e fuggì con i soldi delle tasse. Poi continuò a muoversi tra i diversi protagonisti delle contese esistente nell'area, e nel 1776 fu nominato governatore di Sidone e spostò la capitale ad Acri che difese più volte con successo. Nel 1799, alleato con la marina inglese, sconfisse Napoleone, costringendolo a lasciare la Palestina. Nel 1795 gli venne affidato anche il governo di Damasco (PHILIPP, 1998: 118-119; YARBAK, 1988: 16-17).

Proprio la figura di Ahmad Pasha lega quanto accaduto ai traffici dei talleri e delle monete, per altro fondamentali per la gestione delle funzioni militari, e lo colloca all'interno di una rivalità che, anche per il controllo di quel commercio, lo contrapponeva a Cassis. Nel 1787 il Pascià fece sequestrare 200.000 "piastre" d'argento a un certo Stefani, console di Ragusa (Dubrovnik) in Acri e che a Trieste era lo scrivano di Balletti, con l'accusa, veritiera secondo le spie della Serenissima, che in realtà

[26] Missive del 4 e 11 agosto e 2 ottobre 1785 e del 24 aprile 1786 del Console veneziano a Trieste. ASV, Savi, 759.

appartenessero proprio al Gran Doganiere. Balletti, rivendicandone la proprietà, subito corse a Vienna per cercare l'appoggio necessario per limitare i danni.[27]

Bibliografia

ALLEN, L. (2002). *Il sistema finanziario globale. Dal 1750 a oggi*. Bruno Mondadori. Milano.

ANDREOZZI, D. (2011). "Il peso delle parole. Linguaggi di esclusione e linguaggi di inclusione nella storia di Trieste". In SCARCIGLIA, R. (a cura di). *Trieste multiculturale. Comunità e linguaggi di integrazione*. (pp.13-38). Bologna. Il Mulino.

ANDREOZZI, D. (2015). "«La gloria di un dilatato commercio». L'intrico delle politiche e lo sviluppo di Trieste nell'Adriatico centro settentrionale (1700-1730)", *Mélanges de l'École française de Rome - Italie et Méditerranée modernes et contemporaines*, 127-1.

ANDREOZZI, D. (2014). "Respectabilité et confiance au travers de la norme et de la fraude. Le cas de Trieste au XVIII siecle", *Rives Méditerranéennes*, 49, pp. 81 – 98.

ANDREOZZI, D (2016). "«Ne pas celui de la Nation». Moralità, norme, interessi e commerci tra Trieste, il mare e gli spazi mercantili (XVIII secolo)", *Storia economica*, XIX, 2, pp. 403 – 431.

ANDREOZZI, D. (2017). "«Comincia a prendere il nome». Growth and urban Development in Trieste at the time of Maria Theresa". In ANDREOZZI, D. e MOCARELLI, L. (a cura di). *The Empress Cities: Urban Centres, Societies and Economies in the Age of Maria Theresia von Habsburg*. (101-123). Trieste. EUT.

ANDREOZZI, D (2017a). "From the Black Sea to the Americas. The trading companies of Trieste and the global commercial network (18th century)". In ANDREOZZI, D. (a cura di), *Mediterranean doubts. Trading Companies, Conflicts and Strategies in the Global Spaces. XIV - XIX Centuries*. (pp. 65-87). New Digital Press. Palermo.

BARENDSE, R. (2009). *Arabian Seas 1700-1763, Man and Merchandise*. Voll. II. Brill.

BRESCHI, M., KALC, A., NAVARRA, E. (2001). "La nascita di una città. Storia minima della popolazione di Trieste, secc. XVIII-XIX". In FINZI, R. e PANJEK, G. (2001) (a cura di). *Storia economica e sociale di Trieste*, vol. I, *La città dei gruppi, 1719-1918*. (pp. 69-237). LINT. Trieste.

CARRIÈRE, C. (1966). "Notes sur les relations commerciales entre Gênes et Marseille au XVIIIe siècle". In *Actes du Ier congrès historique Provence-Ligurie* (pp. 227-252). Fédération historique de Provence. Vintimille, Bordighera.

CIPOLLA, C. M. (1996). *Conquistadores, pirati, mercatanti. La saga dell'argento spagnolo*. Il Mulino, Bologna.

CIPOLLA, C. M. (1994). "La truffa del secolo (XVII)". In ID., *Tre storie extravaganti*. (pp. 59-72). Bologna. Il Mulino.

DARU, P. A. (1837). *Storia della repubblica di Venezia*. Tomo IV. Tipografia elvetica. Capolago.

DAY, J. (1984). *Étude d'histoire monétaire*. Presses Universitaires de Lille. Lille.

[27] Missiva del 30 settembre 1787 del console veneziano in Trieste. ASV, Savi, 759.

DICKSON, P. G. M. (1987). *Finance and Government under Maria Theresia 1740 – 1780*. Vol. I, *Society and Government*. Clarendon Press. Oxford.

FABER, E. (2003). "Territorio e amministrazione". In FINZI, R., PANARITI, L., PANJEK, G. (a cura di). *Storia economica e sociale di Trieste*, vol. II, *La città dei traffici*. (pp. 21-53). Lint. Trieste.

FAROQUI, S., VEINSTEIN, G. (eds) (2008). *Merchants in the Ottoman Empire*. Peeters. Paris, Laouvain, Dudley.

FELLONI, G. (1971). *Gli investimenti finanziari genovesi in Europa tra il Seicento e la restaurazione*. Giuffre. Milano.

FINZI, R., PANJEK, G. (2001) (a cura di). *Storia economica e sociale di Trieste*, vol. I, *La città dei gruppi, 1719-1918*. LINT. Trieste.

FINZI, R., MAGRIS, C., MICCOLI, G. (a cura di) (2002). *Storia d'Italia. Le Regioni dall'Unità a oggi. Il Friuli-Venezia Giulia*. Einaudi. Torino.

FINZI, R., PANARITI, L., PANGEK G. (a cura di) (2003). *Storia economica e sociale di Trieste*, vol. II, *La città dei traffici*. LINT. Trieste

FISCHEL, M.M. (1912). *Le Thaler de Marie-Thérèse. Etude de Sociologie et d'Histoire èconomique*. Marchal. Dijon.

FLYNN, O.D. (2015). "Silver in a global context, 1400-1800". In BENTLEY, J.H., SUBRAHMANYAM, S., WIESNER-HANKS M. E. (eds.). *The Cambridge World History*, vol. VI,, *The Construcion of a Global World 1400-1800 ce*, Part 2, Patterns of Change (pp. 213-239). Cambridge University Press. Cambridge.

FLYNN, O. D., GIRALDEZ, A., VON GLAHN, R. (eds.) (2003). *Global connections and monetary history, 1470-1800*. Ashgate. Aldershot

FREUDENBERGER, H. (2003). *Lost Momentum; Austrian Economic Development 1750s – 1830s*. Sage Pubblications. Wien.

GALIANI, F. (1978). *Dialoghi sul commercio dei grani*. Editori Riuniti. Roma.

GATTI, C. (2005). "Numeri, forse uomini. Riflessioni quantitative sulla Trieste di metà Settecento". In ANDREOZZI, D. e GATTI, C. (a cura di). *Trieste e l'Adriatico. Uomini, merci, conflitti*. (pp. 35-72). EUT. Trieste.

GRENET, M. (2013). "Grecs de nation, sujets ottomans : expérience diasporique et entre-deux identitaires, v.1770-v.1830". In DAKHLIA, J., KAISER, W. (dir.). *Les musulmans dans l'histoire de l'Europe, t. II, Passages et contacts en Méditerranée*. (311-344). Paris, Albin Michel. Paris.

HALLWARD, N. L. (1920). *William Bolts. A Dutch Adventurer under John Company*. Cambridge University Press. Cambridge.

HOCQUET, J-C. (1990). *Il sale e la fortuna di Venezia*. Jouvence. Roma.

KEYNES, J. M. (1912). "Review a M.M. Fischel, Le Thaler de Marie-Thérèse. Etude de sociologie et d'Histoire économique". *The Economic Journal*, 24, 94, pp. 257-260.

IANCIS, P. (2001). *"Manifattori e lavoranzia". Le forme del lavoro a Gorizia nel Settecento*. Edizioni della laguna. Gorizia.

JOURNAL POLITIQUE OU GAZETTE DES GAZETTES, Avril, Seconde Quinzaine, 1785.

LAZARI, V. (1851). *Le monete dei possedimenti veneziani di Oltremare e di Terraferma desctitte e illustrate da Vincenzo Lazari*. Venezia.

MITTEILUNGEN K. K. (1987). *Finanz* –. III. Jahrgang – 1. Heft Wien.

MULLER, R. C. (1997). *The Venetian money market*. John Hopkins University Press. Baltimore-London.

PAMUK, S. (1997). *A Monetary History of the Ottoman Empire*. C.U.P. Cambridge.

PANARITI, L. (1998). "IL dannato commercio. Trieste nel XVIII secolo". *Metodi e Ricerche*, XVII, 2, pp. 111-127.

PANZAC, D. (1982). "Affréteurs ottomans et capitaines Français à Alexandrie", *Reveu de l'Occident musulman et de le Mediteranée*, 34, 1982, pp. 23 – 38.

PEER, C. e RAUDNITZ, J. (1898). *Geschichte des M. Theresien Thalers*, Wien

PEZZOLO, L. (2006). "Prezzi, monete e istituzioni in Europa e nel mediterraneo in età moderna", *Note di lavoro*, 16, pp. 2-41.

PHILIPP, T. (1988). "Personal Loyalty and Political power of Mamluks in the Eighteenth Century", in PHILIPP, Th. and HAARMANN, U. (eds.). *The Mamluks in Egyptian politics and society*. Cambridge University Press. Cambridge.

SARTORI, F. (1998) (a cura di). *Alvise Foscari. Provveditore generale in Dalmazia e Albania. Dispacci da Zara*. La Malcontenta. Venezia.

TAMARO, A. (1942). "Fine del Settecento a Trieste. Lettere del Barone P.A. Pittoni (1782-1801)", *Archeografo Triestino*, IV, 756.

TSCHOGL, A. E. (2001). "Maria Theresa's Thaler: a case of international money", *Eastern Economic Journal*, 27/4, pp. 443-461.

TUCCI, U. (1973). "Le monete in Italia", in *Storia d'Italia*, volume Quinto, *I documenti*, a cura di Ruggero Romano e Corrado Vivanti. pp. 537 – 579. Einaudi, Torino

TUCCI, U. (1979). "L'avventura orientale del tallaro veneziano nel XVIII secolo", *Archivio Veneto*, CX, 148, 71-130.

TUCCI, U. (1981). "Le emissioni monetarie di Venezia e i movimenti internazionali dell'oro". In *Mercanti, navi, monete nel Cinquecento veneziano*. (pp. 275-316). Il Mulino. Bologna.

VIANELLO A.C. (1939). *La riforma monetaria in Lombardia*. Giuffrè. Milano.

WANNER, M. (2004). "William Bolts and Societé Imperiale Asiatique de Trieste 1781-1785". *Prague papers on History of International Relations*, pp 57-73.

YARBAK, M. (1988). *Haifa in the late ottoman period, 1864-1914, A Muslim Town in Transition*. Brill. Leiden.