

RiMe

Rivista dell'Istituto
di Storia dell'Europa Mediterranea

ISSN 2035-794X

numero 12, giugno 2014

**Al centro del Mediterraneo.
Le relazioni commerciali e diplomatiche tra
Messina e gli Stati Uniti (1784-1815)**

Sebastiano Marco Ciccìo

DOI: 10.7410/1108

Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea
Consiglio Nazionale delle Ricerche
<http://rime.to.cnr.it>

Direttore responsabile

Antonella EMINA

Direttore editoriale

Luciano GALLINARI

Segreteria di redazione

Esther MARTÍ SENTAÑES

Comitato di redazione

Grazia BIORCI, Maria Eugenia CADEDDU, Monica CINI, Alessandra CIOPPI, Riccardo CONDRÒ, Gessica DI STEFANO, Yvonne FRACASSETTI, Raoudha GUEMARA, Maria Grazia KRAWCZYK, Maurizio LUPO, Alberto MARTINENGO, Maria Grazia Rosaria MELE, Maria Giuseppina MELONI, Sebastiana NOCCO, Michele M. RABÀ, Riccardo REGIS, Oscar SANGUINETTI, Giovanni SERRELI, Giovanni SINI, Luisa SPAGNOLI, Patrizia SPINATO BRUSCHI, Federica SULAS, Massimo VIGLIONE, Isabella Maria ZOPPI

Comitato scientifico

Luis ADÃO DA FONSECA, Sergio BELARDINELLI, Michele BRONDINO, Lucio CARACCILO, Dino COFRANCESCO, Daniela COLI, Miguel Ángel DE BUNES IBARRA, Antonio DONNO, Giorgio ISRAEL, Ada LONNI, Massimo MIGLIO, Anna Paola MOSSETTO, Michela NACCI, Emilia PERASSI, Adeline RUCQUOI, Flocel SABATÉ i CURULL, Gianni VATTIMO, Cristina VERA DE FLACHS, Sergio ZOPPI

Comitato di lettura

In accordo con i membri del Comitato scientifico, la Direzione di RiMe sottopone a referee, in forma anonima, tutti i contributi ricevuti per la pubblicazione

Responsabile del sito

Claudia FIRINO

RiMe – Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea (<http://rime.to.cnr.it>)

Direzione: via S. Ottavio, 20 -10124 TORINO -I

Tel. +39 011670 3790 -Fax +39 0118124359

Segreteria editoriale: via G.B. Tuveri 128 -09129 CAGLIARI -I

Telefono: +39 0704036 35 / 70 -Fax: +39 070498118

Redazione: rime@isem.cnr.it (invio contributi)

Indice

Corrado Zedda	
<i>FRAMING ANACLETUS II (Anti) Pope, 1130-1138</i>	5-66
<i>Congresso Internazionale di Studi (Roma, 10-12 aprile 2013).</i>	
<i>Rassegna e considerazioni a margine di un evento storiografico</i>	
Antonio Forci	
<i>L'episcopato di Saladinus Doliensis nella Sardegna regnicola del secolo XIV</i>	67-106
<i>(1335-1355)</i>	
Giovanni Sini	
<i>Elia de Palmas. La professione di diplomatico ecclesiastico durante un periodo</i>	107-136
<i>di mutamento a cavallo tra XIV e XV secolo</i>	
Sebastiano Marco Ciccì	
<i>Al centro del Mediterraneo. Le relazioni commerciali e diplomatiche tra</i>	137-165
<i>Messina e gli Stati Uniti (1784-1815)</i>	
Sebastiana Nocco	
<i>Conoscenza e rappresentazione del territorio argentino tra XVI e XIX secolo:</i>	167-189
<i>esploratori, cartografi e viaggiatori</i>	
Susana Frías	
<i>La trasmisión de las ideas revolucionarias en el Río de la Plata</i>	191-214
María Soledad Balsas	
<i>Diritto all'informazione e cittadinanza esterna: il caso di RaiItalia 1 in</i>	215-235
<i>Argentina</i>	
Grazia Biorci	
<i>Dall'altra parte del Mediterraneo: il lessico delle migrazioni nella stampa nor-</i>	237-259
<i>dafricana fra cronaca e stereotipi</i>	

Al centro del Mediterraneo. Le relazioni commerciali e diplomatiche tra Messina e gli Stati Uniti (1784-1815)

Sebastiano Marco Ciccio
(Università degli Studi di Messina)

Advancing on our course we opened a hill that had all along intercepted the view – and Messina, its castles, forts and harbor broke upon our sight! This only was wanting to complete the beauty of the scene – of all the cities I have ever seen this in my opinion is the most charming to approach¹.

Riassunto

Al centro di un'area che per gli Stati Uniti diventava strategicamente sempre più importante, Messina si inserì nella fitta rete di relazioni che, dalla fine del Settecento, collegava il mondo imprenditoriale, politico-diplomatico e culturale americano con quello della Vecchia Europa. La storia di Messina è indissolubilmente legata alle alterne vicende che hanno caratterizzato, nei secoli, la storia del suo porto naturale. Il saggio analizza il modo in cui anche gli americani scoprirono le qualità della città, come vantaggioso scalo per i loro commerci e sicura base per le operazioni militari.

Parole Chiave

Messina; Stati Uniti; Porto franco; John Broadbent.

Abstract

Being in the middle of an increasingly important area to the United States' strategies, Messina entered the thick net of relations that, since the late XVIII century, linked the American entrepreneurial, politic-diplomatic, and cultural world to the Old Europe. The history of Messina is strictly tied to the various events that, through the centuries, marked the history of her natural harbor. The essay focuses on how the Americans discovered the city's qualities as a profitable port for trading and a safe base for the Navy operations.

Keywords

Messina; United States of America; Free Port; John Broadbent.

¹ W. Irving, *Notes and Journal of Travel*, vol. II, pp. 46-47.

1. *Gli Stati Uniti e il Porto franco di Messina*. – 2. *La presenza diplomatica: Joseph Barnes e John Broadbent*. – 3. *La guerra con i barbareschi e l'appoggio napoletano*. – 4. *Commercio e contrabbando durante il "decennio inglese"*. – 5. *Bibliografia*. – 6. *Curriculum vitae*.

1. *Gli Stati Uniti e il Porto franco di Messina*

Considerato l'iniziatore della letteratura umoristica americana, Washington Irving, sofferente di tisi, nel 1804 aveva lasciato New York e, dopo un breve soggiorno a Bordeaux e a Genova, la mattina del 5 gennaio del 1805, a bordo di un brigantino, giungeva a Messina. Il viaggio era stato agitato dal maltempo e da un attacco dei pirati, ma finalmente, affacciato sul ponte, Irving ammirava l'imponenza del grande porto, affollato di imbarcazioni di varie nazionalità, tra cui le navi da guerra americane che si preparavano per il previsto attacco a Tripoli e quelle inglesi che trasportavano i rifornimenti alla flotta dell'ammiraglio Nelson:

Never perhaps nature did assist more in forming a safe and beautiful harbor than at Messina (...). The harbor is as safe as a mill pond. The middle of it is extremely deep and requires a great length of cable to anchor but near the key and the other borders it shallows to a very commodious depth².

Dopo un lungo e fastidioso periodo di quarantena³, il 24 gennaio a Irving fu permesso di sbarcare. Lo scrittore trovava una città ancora in rovina per il terremoto del 1783 che, tra il 5 febbraio e il 28 marzo, con una sequenza sismica devastante, aveva provocato tra i 700 e gli 800 morti, completamente distrutto la cattedrale, gli acquedotti, i magazzini del Peculio Frumentario, seriamente danneggiato la zona portuale e abbattuto le porte e molti dei palazzi nobiliari che formavano la Palazzata, vanto della città e simbolo del suo rapporto simbiotico con il mare⁴.

² *Ibi*, p. 48. Un'ammirata descrizione del porto di Messina, come uno dei migliori del Mediterraneo, si trova anche in J. Morse, *The American Universal Geography*, p. 403.

³ Gli americani lamentavano che le regole della quarantena praticate dalla Spagna e dagli Stati italiani erano particolarmente oppressive e dannose per il loro commercio. Non mostrando alcun riguardo per la lunghezza del viaggio e la natura dei prodotti trasportati, molto spesso interi carichi andavano perduti. J. Jackson, *Reflections on the Commerce of the Mediterranean*, p. 25.

⁴ Tra i contributi più recenti sul terremoto del 1783, vedi S. Bottari, "L'altro terremoto: 1783 e dintorni", pp. 41-56. Uno dei primi accenni oltre oceano della tragedia di Messina si trova in una lettera inviata da Parigi da John Thaxter, segretario personale di John Adams, ad Abigail Adams: «The beautiful City of Messina is a Heap of Ruins. Every Building public and private

Le rovine lasciavano solo intuire la passata magnificenza di Messina: «The whole city seems but the shadow of what it was before this tremendous event»⁵. Il 29, Irving ripartì a bordo del *Nautilus*, una goletta della marina militare americana diretta a Siracusa, base logistica della flotta impegnata nella lotta contro i barbareschi; qui incontrò il capitano John Hall, con cui proseguì il tour dell'isola.

Un'impressione non diversa della città come a «dismal place» riceveva, qualche mese dopo, Nicholas Biddle, prominente banchiere e uomo politico di Philadelphia che, in viaggio verso la Grecia, arrivava a Messina il primo aprile del 1806 e, per decisione del capitano ma contro la sua volontà, vi sostava quindici giorni, durante le celebrazioni della Settimana Santa.

Anche Biddle notava con rammarico lo stridente contrasto tra la bellezza del paesaggio («It is an handsome place, situated at the bottom of a long ridge of hills, with a noble port, wide deep and secure») e le rovine del Teatro Marittimo: «Three stories high and of a handsome architecture must have been once a beautiful building. But it was overthrown by the earthquake. It is now a melancholy mass of ruins».

Nonostante che il commercio a Messina fosse più florido che negli altri porti siciliani – scriveva Biddle – le strade erano piene di mendicanti, più numerosi e miseri di quelli visti in qualsiasi altro posto, compreso Napoli: «I never had an idea of human misery until I saw Messina. The last state of wretchedness, the most degraded kind of humanity is to be found here».

Biddle, per caso, assistette alla visita di Ferdinando IV, giunto in città il 5 aprile in compagnia di Lord Acton, per discutere con il ministro plenipotenziario inglese H. Elliot la difesa dell'isola dalla minacciata invasione francese. La lunga attesa per il passaggio del corteo reale rafforzò la forte antipatia che nutriva nei confronti del sovrano, che riteneva «really incapable and unworthy of reigning (...). His face is vacant, but foolish and good, an no man who sees it doubts of the property of his title King of the Lazzaroni»⁶.

has been totally overthrown, and many thousand buried under their Ruins (...). No Tongue or Pen can describe the Horrors of this Scene». Lettera del 28 marzo 1783, R.A. Ryerson (ed.), *The Adams Papers*, vol. 5, *October 1782–November 1784*, pp. 112-116.

⁵ W. Irving, *Notes and Journal of Travel*, vol. II, p. 70.

⁶ R.A. McNeal (ed.), *Nicholas Biddle in Greece*, pp. 56-61. Nonostante che le casse comunali fossero stremate, il Senato offrì al re un donativo di 13.000 scudi, ottenendone in cambio nuove agevolazioni per il porto franco, da tempo richieste dai commercianti, tra cui l'estensione della franchigia sui generi esteri anche al consumo nella città degli stessi (Dispaccio Reale del 15 aprile 1806).

Biddle e Irving furono tra i primi cittadini americani a giungere in Sicilia, l'isola, con la sua storia, i suoi miti, i suoi paesaggi incantevoli, nel corso dell'Ottocento sarebbe divenuta una tappa abituale del tour europeo e mediterraneo dei viaggiatori provenienti dalla repubblica stellata⁷.

Le prime relazioni ufficiali tra gli Stati Uniti e il Regno di Napoli risalgono al 1784, un anno dopo la firma del trattato di pace di Versailles. Il 22 settembre di quell'anno, i commissari americani Thomas Jefferson, John Adams e Benjamin Franklin – inviati dal Congresso presso la corte di Parigi alla ricerca di legittimazione politica nel consesso internazionale e per intavolare relazioni commerciali – per primi proposero un trattato di amicizia e di commercio ai diplomatici napoletani, «founded on the principles of equality reciprocity and friendship». Oltre che per l'interscambio commerciale⁸, nella strategia di Jefferson il regno di Napoli costituiva uno dei perni dell'azione anti-barbaresca, avendo la migliore e più potente marina da guerra italiana e i porti più sicuri e vicini alle coste africane; le navi americane continuavano infatti a essere attaccate dai pirati e Jefferson, contrario al pagamento dei tributi, era risoluto ad affrontare il problema con la forza.

La corte di Napoli richiese un parere all'abate Ferdinando Galiani, assessore del Supremo Consiglio di Finanze, il quale si dichiarò nettamente contrario alla firma di un trattato, ritenendo pericolose e poco produttive per i napoletani le spedizioni in quelle terre lontane, mentre l'unico prodotto americano che poteva suscitare un certo interesse era il tabacco, che però non era «un genere molto ricco». Dimostrando una «diffidenza tutta europea ad accettare questa strana federazione di Stati tra le vecchie Nazioni, consacrate da una storia millenaria e da comuni consuetudini di comportamento», Galiani era inoltre sospettoso sui moventi politici della proposta⁹. Non era, in definitiva, opportuno essere i primi, ma era preferibile aspettare e osservare come si sarebbero comportate le altre corti davanti alle richieste del nuovo Stato.

⁷ S. Di Giacomo, "Stati Uniti e Sicilia nel XIX secolo", pp. 296-311. Vedi anche S. Di Matteo, *Viaggiatori stranieri in Sicilia*, 3 voll. e G. Prezzolini, *Come gli americani scoprono l'Italia*.

⁸ In un colloquio con l'incaricato d'affari napoletano don Luigi Pio, Jefferson spiegava che le derrate che soprattutto avrebbero potuto interessare i mercanti napoletani erano i buoni tabacchi delle Virginia, i pesci salati, il legname da costruzione e anche il grano, mentre i prodotti che volentieri gli americani avrebbero esportato dal Regno erano il vino, l'olio, l'acquavite e la seta. Documento del 12 ottobre 1784, citato in R. Della Vecchia, "Il dibattito sull'istituzione di un consolato degli Stati Uniti", p. 24.

⁹ *Ibidem*. Galiani era disposto ad accettare la presenza di un console, inteso come agente della Nazione, ma reputava prematuro un vero e proprio scambio di rappresentanze, anche a livello consolare.

Galiani era però favorevole – anzi la considerava una questione prioritaria – a consentire l’inizio di rapporti puramente commerciali tra i due Paesi, garantendo agli americani una cordiale accoglienza nei porti del Regno:

In Messina specialmente vi godranno di tutti que' privilegi, libertà, e sicurezze che nel nuovo Editto [di istituzione del porto franco] sono generalmente accordati (...). Le Nazioni, le quali fanno il maggior commercio nelle Sicilie, quali sono i Genovesi, i Veneziani, i Ragusei, gli Amburghesi, ed altre non hanno trattati di commercio con noi, onde si vede che questo non è necessario al commercio, bastando la semplice amichevole ammissione¹⁰.

La città dello Stretto era consigliata agli americani come un «sicuro ospizio e centro di commercio per tutte le nazioni» e come «punto di arrivo per i loro commerci con il mare interno»¹¹.

Alla lettera di risposta inviata ai commissari, Luigi Pio allegava l’ordinanza del 5 settembre 1784 con la quale Ferdinando IV ristabiliva e ampliava i diritti di scala e porto franco di Messina: allo stesso modo di Livorno e Civitavecchia, la città era quindi resa libera al commercio per gli americani¹². Attenendosi strettamente alle raccomandazioni dell’abate Galiani, il Pio scriveva che per stabilire proficue relazioni commerciali non era indispensabile la firma di un trattato, ma era sufficiente che gli stranieri fossero ricevuti con sentimenti amichevoli e protetti dal governo. In attesa che la corte valutasse con attenzione la loro proposta, sarebbe stato molto vantaggioso che gli americani iniziassero subito a frequentare i porti della Sicilia e soprattutto quello di Messina:

¹⁰ Consulta inviata al governo napoletano il 24 ottobre 1784, citata in R. Della Vecchia, *“Il dibattito sull’istituzione di un consolato degli Stati Uniti”*, p. 28.

¹¹ N. Cortese, *“Le prime relazioni tra gli Stati Uniti d’America e gli Stati italiani”*, p. 8. Altri tentativi di stipula di un trattato, su nuove richieste degli americani preoccupati soprattutto per i crescenti attacchi dei corsari barbareschi, ebbero un medesimo esito negativo. E. Lo Sardo, *“L’espansione economica statunitense nel Mediterraneo”*, pp. 339-340.

¹² La libertà di commercio nel porto di Civitavecchia era stata comunicata ai commissari americani dal nunzio papale con la lettera del 15 dicembre 1784; quella nel porto di Livorno fu riferita ai commissari da Charles Thompson, segretario del Congresso, il 16 maggio 1784. J.C.A. Stagg (ed.), *The Papers of James Madison*, pp. 309-310. F. Diaz ritiene che ostentare che l’istituzione del porto franco di Messina contenesse già un anticipato invito anche per i popoli del Nord America sia stato «un escamotage un po’ meschino, frutto dei limiti del realismo un po’ gretto e contingente del Machiavellino» (come era soprannominato Galiani). F. Diaz, *“L’abate Galiani consigliere di commercio”*, p. 882.

I'm ordered, gentlemen, to make, in the name of his Majesty, a formal declaration to you that all merchant vessels under the flag of the United States shall be received in Messina with marks of the most sincere friendship, that they will find there the greatest hospitality, and that they shall certainly enjoy there all kinds of privileges and immunities¹³.

L'Editto di porto franco, in parte richiamandosi ai precedenti provvedimenti del 1695, del 1714 e del 1728, garantiva «reale, libero ed amplissimo Salvacondotto» e la più ampia tolleranza e sicurezza personale a tutti i mercanti stranieri, a qualunque religione appartenessero, «a condizione però che vivano quietamente, senza dare scandalo». Essi erano invitati a trasferirsi, con le loro famiglie, da qualunque parte del mondo nella città dello Stretto e a «partirne, tornarvi, vendervi, comprarvi ed estrarne qualunque genere di cose» e venivano esentati da «ogni aggravio di matricole, catasti, tasse, collette, teste, imposizione, e simili pesi personali; dalla contribuzione di qualsiasi voglia Donativo ordinario, o straordinario, e dai *prestami* di Regia Corte». Questi privilegi sarebbero durati tutta la vita, purché si fosse esercitato il commercio a Messina per almeno cinque anni; infine, agli stranieri cattolici che acquistavano beni immobili per un valore di duemila scudi, sarebbe stata concessa la cittadinanza messinese, con l'abilitazione agli Uffizi Civici¹⁴.

La concessione del porto franco era il punto finale di una strategia volta a rilanciare la vocazione mercantile e commerciale della città in una congiuntura non priva di difficoltà seguita al terremoto. Ancora prima della ricostruzione edilizia, il commercio marittimo diventava oggetto di attenzioni e incentivi e, in quest'ottica, il governo borbonico metteva in atto una serie di provvedimenti (la riqualificazione del Lazzaretto, l'ampliamento della giurisdizione della Deputazione di Sanità, resa indipendente da quella palermitana) che miravano al reinserimento del porto nei traffici mediterranei e quindi alla ripresa economica della città. Il porto franco si inseriva inoltre nella politica economica borbonica che, sulla scia di quanto avveniva in altre nazioni marinare, privilegiava la componente mercantile-commerciale per rendere attivo il bilancio dello Stato. Nel 1788, fu redatto un nuovo e moderno impianto urbanistico e venne stabilita

¹³ Lettera del 22 gennaio 1785 (traduzione), *The Diplomatic Correspondence of the United States of America*, vol. I, pp. 549-550. La lettera e l'allegato Editto di porto franco furono trasmessi al Congresso, Lettera del 9 febbraio 1785, B.B. Oberg - J.J. Looney (eds.), *The Papers of Thomas Jefferson*, p. 646.

¹⁴ Editto reale per lo ristabilimento ed ampliazione de' privilegi e del salvacondotto della Scala e Porto Franco della città di Messina, Napoli 5 settembre 1784. Il testo integrale dell'Editto è riportato in G. Oliva, *Annali della città di Messina*, vol. I, libro II, pp. 264-270.

la ricostruzione del Teatro Marittimo; il progetto prevedeva che tutti gli ambienti al piano terra fossero destinati ad attività commerciali e si concedevano una serie di agevolazioni a coloro che volevano acquistare i terreni per erigere gli edifici nella Palazzata o lungo la nuova via Ferdinanda.

Lo scalo messinese aveva subito nel tempo momenti di crescita, di ristagno e di crisi, ma alla fine del XVIII secolo, forte della sua posizione geografica, andava sempre più rafforzandosi come centro di raccolta, commercializzazione e smistamento delle merci che giungevano nel suo porto dalla parte settentrionale e sud-orientale dell'isola (grani, olio, vino, nocciole, pomice, sommacco, cenere di soda, ecc.), dalla Calabria (frumento, liquerizia, carbone, sapone) e dall'estero. Gli operatori messinesi non intervenivano solo nella fase mercantile della compravendita e del trasporto delle merci da e per il porto, ma anche nell'aspetto finanziario (prestiti a cambio marittimo e assicurazioni per le merci e le imbarcazioni) e nell'organizzazione del trasporto (noleggio delle imbarcazioni e finanziamento dei viaggi). La funzionalità geografica si univa ai vantaggi offerti dal porto franco: filtro tra Levante e Ponente, vi facevano sosta molte navi che percorrevano le rotte che trasversalmente collegavano Oriente e Occidente, per lasciare o prelevare parte del loro carico. Nelle rotte di Ponente, i più interessati alle esportazioni da Messina erano i porti di Genova, Livorno, Marsiglia e Barcellona, a Levante la meta più frequente era Costantinopoli. Messina aveva inoltre rapporti con i porti dell'Africa mediterranea, con l'Adriatico (Venezia e Trieste) e con Malta. Navigli nordici, austriaci-imperiali, maltesi, ragusei, sardi, pontifici, genovesi, inglesi, spagnoli, russi, greci e ionici regolarmente o saltuariamente frequentavano il porto del Peloro. Città marittima oltre che mercantile, Messina aveva una propria flotta, i proprietari delle imbarcazioni, che le possedevano interamente o per singoli 'carati', erano in genere i rappresentanti del ceto borghese cittadino¹⁵.

Anche se, come si è visto, non si giunse alla firma di un trattato, tuttavia le relazioni diplomatiche e commerciali tra gli Stati Uniti e il Regno di Napoli si svilupparono ugualmente e in modo molto vivace. Il 20 maggio del 1796, John S.M. Mathieu¹⁶ fu nominato console generale americano a Napoli e, poco dopo il suo

¹⁵ M. D'Angelo, "Aspetti commerciali e finanziari in un porto mediterraneo", pp. 201-247 e R. Battaglia, "Attività commerciali nei porti della Sicilia", pp. 115-120.

¹⁶ John Sabin Michael Mathieu (o Matthieu, o Matthew), ottenne il regio *exequatur* il 18 novembre 1796; egli era nativo di Napoli, aveva sposato una cittadina americana, ma non possedeva la cittadinanza degli Stati Uniti. Negli anni successivi, il Dipartimento di Stato ricevette molte lamentele nei confronti del console, accusato di trattare gli americani con «incivility and rudeness» e di non proteggerne adeguatamente gli interessi. Nell'ottobre del 1806, Matthieu rassegnò le dimissioni dall'incarico. M.A. Hackett - J.C.A. Stagg - M. Parke

arrivo, richiese al Supremo Consiglio di Finanze il permesso per l'esportazione, con imbarcazioni di bandiera americana, di diverse merci, tra cui l'acquavite, il sapone, le alici salate, i macaroni, la seta, i liquori, la manna, l'olio e il vino di Marsala che, in quegli anni, trovava negli stati americani del Sud il suo più grande mercato. A Napoli, i mercanti statunitensi portavano zucchero, caffè, tabacco e cuoio, destinati al consumo e alle manifatture della capitale, e negoziavano le lettere di cambio per imbarcare generi agricoli lungo le coste del Regno¹⁷.

All'avvicinamento tra gli Stati Uniti e i Borbone avevano soprattutto contribuito la firma, il 27 ottobre 1795, del *Tratado de amistad, limites y navegación* con il re di Spagna e, superati i conflitti degli anni della rivoluzione, il progressivo e sostanziale mutamento dei rapporti anglo-americani, culminato nel trattato di amicizia e di commercio di Jay del 1794, che rese l'Inghilterra il primo alleato e il principale partner commerciale della giovane democrazia. Anche il Regno di Napoli, per gli eventi bellici legati alla rivoluzione francese – la dichiarazione di guerra alla Francia è del 1793¹⁸ – entrava sempre più nell'orbita inglese. Tra il 1793 e il 1806, il conflitto anglo-francese spinse verso l'Italia meridionale buona parte del commercio inglese che fino ad allora aveva avuto il suo epicentro nel porto di Livorno.

2. La presenza diplomatica: Joseph Barnes e John Broadbent

Nel 1801, il console generale, per la straordinaria crescita del commercio¹⁹ e per la necessità di diffondere a tutti i capitani le disposizioni in vista di una prossi-

Johnson - A. Mandeville Colony - A. Kreider - J. Kerr Cross - W.E. Perry (eds.), *The Papers of James Madison*, vol. II, p. 483.

¹⁷ E. Lo Sardo, "L'espansione economica statunitense nel Mediterraneo", p. 362.

¹⁸ A seguito del trattato anglo-borbonico del 12 luglio 1793, Ferdinando decretava l'espulsione dei francesi residenti nei due Regni, compresi i rappresentanti consolari, e il divieto di commerciare con la Francia, aprendo senza restrizioni tutti i porti ai mercantili e alle navi da guerra inglesi. La colonia francese a Messina era una delle più antiche e solide, alcuni però chiesero e ottennero di restare. M. D'Angelo, "Aspetti commerciali e finanziari in un porto mediterraneo", pp. 43-47.

¹⁹ Nel 1797, anno in cui ebbe effettivamente inizio l'attività del consolato generale di Napoli, il commercio inglese conosceva una delle depressioni più acute e ampi spazi del traffico mercantile nel Mediterraneo vennero affidati alle navi di nazioni neutrali, soprattutto americane. Dal 1794 al 1800, le esportazioni americane verso la Penisola avevano conosciuto un enorme aumento di volume: dai 220.668\$ del 1793 si passò ai 2.689.968\$ nel 1800 e anche le importazioni crebbero di conseguenza, raggiungendo 1.204.000\$. Ancora però mancavano

ma guerra con Tripoli, chiese e ottenne dalla Camera di Commercio di Napoli il consenso sulla nomina di rappresentanti consolari anche in altri centri del Regno. Il primo febbraio del 1802, Thomas Jefferson nominava Joseph Barnes, cittadino americano residente a Messina, console per la Sicilia²⁰.

Originario di Berkeley County (Virginia), Barnes era soprattutto conosciuto per essere cognato e collaboratore di James Rumsey, l'ingegnere meccanico che a lungo rivendicò il primato dell'invenzione della navigazione a vapore. Assunto da Rumsey nel 1785 per sovrintendere il lavoro dei suoi meccanici, Barnes era stato presente alle varie prove di navigazione e viene descritto come «a very ingenious mechanic who is perfectly acquainted with all [Rumsey's] inventions»²¹. Nel 1793, dopo la morte a Londra di Rumsey, Barnes si trasferì in Europa per curare gli interessi all'estero della Società. Visse quattro anni a Londra, due ad Amburgo e, dopo un soggiorno di tre mesi a Napoli, nell'ottobre del 1800 arrivò a Messina.

Dalla città dello Stretto, Barnes mantenne un'assidua corrispondenza con il corregionale e «best friend» Thomas Jefferson, tenendolo informato sulla situazione politica e militare europea e, in particolare, sui movimenti dei francesi in Italia. Secondo quanto egli stesso riferisce, vantando di conoscere i principali operatori commerciali delle Due Sicilie, a Messina si occupò di assicurare i rifornimenti al governo inglese di Malta. Sicuro della prossima vittoria di Jefferson alla presidenza, Barnes, sostenendo l'importanza che le rappresentanze diplomatiche fossero affidate a cittadini americani, si candidava all'ufficio di console per le Due Sicilie, includendo anche Napoli, dove il console non era né americano né un uomo d'affari²². Subito dopo l'elezione di Jefferson, Barnes ri-

rappresentanti napoletani negli Stati Uniti e nei porti americani non era apparsa la bandiera napoletana. E. Lo Sardo, "L'espansione economica statunitense nel Mediterraneo", pp. 361-365.

²⁰ Discorso al Senato del 1 febbraio 1802, B.B. Oberg (ed.), *The Papers of Thomas Jefferson*, vol. 36 1 December 1801-3 March 1802, p. 487.

²¹ Lettera della *Rumseian Society* alla The New York State Legislature in occasione del rilascio dei brevetti nel 1788, <<http://www.museumoftheberkeleysprings.com/ex-rumsey-5-6.htm>> (30 settembre 2013). Barnes agì anche come avvocato e, in difesa delle invenzioni di Rumsey, scrisse due ferventi opuscoli: *Remarks on Mr. John Fritch's Reply to Mr. James Rumsey Pamphlet* (Philadelphia 1788), sul primato di Rumsey nello sviluppo della propulsione a vapore e *Treatise on Justice, Policy, and Utility of Establishing an Effectual System of Promoting the Progress of Useful Arts, by Assuring Property in the Products of Genius* (Philadelphia 1792), sull'inadeguatezza della legge americana riguardo le patenti di brevetto.

²² Vedi le lettere inviate a Jefferson da Napoli il 27 settembre 1800 e da Messina il 22 dicembre 1800. B.B. Oberg - J.J. Looney (eds.), *The Papers of Thomas Jefferson*, pp. 172-174 e 338. Barnes richiedeva anche l'ufficio di Malta, sostenendo che un gruppo di prominenti cittadini inglesi lo aveva già nominato console, in attesa della ratifica del governo americano.

badiva le proprie richieste, allegando un memoriale scritto e firmato a Messina da Robert H. Rose, un mercante di Philadelphia, e da cinque capitani americani, che ne sollecitava la nomina a console generale²³.

Barnes ricevette la notizia dell'incarico mentre si trova in un viaggio d'affari nell'Italia settentrionale ma, pur avendo ottenuto l'*exequatur* reale all'inizio del 1803, a causa di alcuni fallimenti commerciali che lo tennero lontano dalla Sicilia, non raggiunse mai il proprio ufficio di Palermo²⁴.

Anche se fuori sede, Barnes, nelle vesti di console degli Stati Uniti, intraprese alcune iniziative diplomatiche che però suscitarono il disappunto del governo americano²⁵.

²³ Lettera del 10 aprile 1801, *Ibi*, pp. 561-563.

²⁴ Sembra che Barnes accusasse il console americano a Livorno Thomas Appleton di averlo trattenuto per oltre due anni a causa di una controversia finanziaria con un certo Morandini, di cui Appleton era «in some measure bonds-man». Il console replicava che Barnes non aveva raggiunto il proprio ufficio in Sicilia, soltanto perché impegnato in affari commerciali privati. Lettera di Filippo Mazzei a James Madison del 15 dicembre 1804. M.A. Hackett - J.C.A. Stagg - M. Parke Johnson - A. Mandeville Colony - A. Kreider - J. Kerr Cross - W.E. Perry (eds.), *The Papers of James Madison*, vol. VIII, p. 385.

²⁵ Nel 1803, Barnes inoltrava a Jefferson una lettera del primo ministro napoletano John Acton, con il quale e senza alcuna autorizzazione aveva avviato le trattative per la stipula di un accordo commerciale; scrivendo al segretario di Stato, il presidente commentava: «It shews the government of Naples well disposed. But it shews an impropriety also in Barnes in exciting expectations not within our view. He wishes to become diplomatic. I shall cut up the letter.» Lettera del 18 agosto 1803 in M.A. Hackett - J.C.A. Stagg - M. Parke Johnson - A. Mandeville Colony - A. Kreider - J. Kerr Cross - W.E. Perry (eds.), *The Papers of James Madison*, vol. V, p. 223-225. L'operato di Barnes veniva nuovamente censurato, qualche mese dopo, per la sua intromissione nelle relazioni con la Sublime Porta, riguardo i prigionieri americani a Tripoli. Nel suo intervento Jefferson era ancora più esplicito, sostenendo «the necessity of silencing the empty babbler, and of making him sensible that however praiseworthy may be the volunteering zeal of an individual in cases where the government has fixed the line of action, yet that it is equally reprehensible to entangle them by officious overtures with foreign nations where the plan of the government has not been manifested nor its views made known». In questa occasione, il presidente ci teneva a precisare che alla gran mole di lettere che negli ultimi anni aveva ricevuto da Barnes, non aveva mai inviato alcuna risposta. Lettera del 15 aprile 1804, *Ibi*, vol. VII, pp. 61-62. Un giudizio negativo sulla condotta di Barnes e, più in generale, dei consoli americani nel Mediterraneo, lo esprimeva anche il generale William Eaton, agente della Marina per le reggenze barbaresche, chiedendo al suo governo gli opportuni cambiamenti: «Mr. Appleton at Leghorn, though harmless, wants character; Mr. Barnes, at Sicily, probity; Mr. Pulis, at Malta, national attachment and fealty; and Mr. Matthieu, at Naples, wants every thing». Per il ruolo di console generale a Napoli, Eaton consigliava il mercante prussiano Frederic Degen, perché non credeva che quell'incarico fosse sufficiente «to tempt an American citizen of adequate talents». *Naval Documents*, vol. V, pp. 35-36.

Barnes rientrò in Sicilia solo nel marzo del 1806, ma già dal maggio precedente il presidente Jefferson lo aveva rimosso dall'incarico²⁶, sostituendolo con il mercante-banchiere inglese Abraham Gibbs, che il commodoro Preble aveva nominato agente navale americano a Palermo e che aveva spesso svolto le funzioni di console, in assenza di Barnes. Avendo ricevuto qualche lamentela che a Messina i cittadini americani non ricevevano un'adeguata protezione²⁷, il presidente decise di nominare un proprio rappresentante anche in quel porto e scelse John Broadbent, un altro ricco uomo d'affari inglese, anch'egli, come si vedrà, agente di Preble; le cariche furono ratificate dal Senato il 3 gennaio del 1806 e i due consoli entrarono in servizio il 17²⁸. Il successivo 10 novembre, Gibbs comunicava a Madison di aver nominato, come propri agenti, William Woodhouse a Marsala e Mazara, Ignazio Maria Polizzi a Trapani, Gaetano Maria Sterlini a Girgenti e lo scienziato e naturalista franco-tedesco Costantin S. Rafinesque Schmaltz, che aveva per lungo tempo vissuto in America, come cancelliere del consolato²⁹.

John Broadbent era nato in una famiglia quacchera ad Halifax, nella contea di York, nel 1763. È certa la sua presenza a Palermo nel 1791-92 e nel 1798 giungeva a Messina, già in possesso di un notevole patrimonio³⁰. La presenza di Broa-

²⁶ Dopo aver nuovamente lasciato la Sicilia, Barnes andò a vivere a Livorno dove, il 10 ottobre del 1818, fu rinvenuto morto in circostanze che rimasero misteriose. M. Allen Deford, "An American Murder Mystery", pp. 284-287.

²⁷ Ad esempio, John M. Forbes, console ad Amburgo, denunciava che una nave di cui era proprietario, ferma per riparazioni nel porto di Messina, era stata derubata di mille sterline. Lettera a James Madison del 10 dicembre 1804, M.A. Hackett - J.C.A. Stagg - M. Parke Johnson - A. Mandeville Colony - A. Kreider - J. Kerr Cross - W.E. Perry (eds.), *The Papers of James Madison*, vol. VIII, p. 369.

²⁸ *Journal of the executive proceedings of the Senate of the United States of America, 1805-1815*, January 3, 1806.

²⁹ Lettera del 10 Novembre 1806, <<http://founders.archives.gov>> (20 settembre 2013). A Messina, nel 1810, Rafinesque diede alle stampe un *Indice di Ittiologia siciliana* (Tipografia G. del Nobolo).

³⁰ Qualche ombra sul modo in cui Broadbent aveva accumulato la propria fortuna, la getta il colonnello anglo-italiano Francis Maceroni, *aide de camp* di Gioacchino Murat, che racconta come il padre, proprietario di alcune industrie manifatturiere nell'Italia settentrionale, ai tempi della prima occupazione dell'esercito repubblicano, fosse stato tradito da Broadbent (nel qualche aveva riposto piena fiducia) e denunciato, insieme ad altri mercanti inglesi, alle autorità francesi, in cambio della metà del valore dei beni che venivano sequestrati. Maceroni sosteneva che a Messina Broadbent avesse operato per molti anni come intermediario d'affari, ma «more, it is said, to his own advantage, than to that of his correspondents». Maceroni però ammetteva che Broadbent si distinse anche per coraggio e generosità, quando riuscì a ottenere la scarcerazione del celebre geologo francese Deodat de Dolomieu, arrestato per ordine di Ferdinando nel 1798 e, tra le proteste degli ambienti intellettuali europei, mandato in carcere a Messina. Broadbent, esponendosi a notevoli rischi, fece trasferire lo scienziato, ferito e malato,

dbent nel commercio messinese, prima della nomina consolare, è attestata da alcuni contratti di assicurazione e di compravendita di merci e dall'acquisto di una nave³¹; risulta inoltre aver stipulato un contratto, nell'agosto del 1804, con il dottor John Snipe, ufficiale medico della flotta dell'ammiraglio Nelson, per la fornitura di 30.000 galloni di succo di limone da destinare al *Sick and Hurt Board*; il contratto fu rinnovato l'anno successivo per ulteriori 20.000 galloni, metà per il consumo della flotta e metà per l'ospedale navale di Malta³². Nei locali del sontuoso palazzo, che lui stesso aveva fatto costruire nel Teatro Marittimo, Broadbent fondò nel 1805 la *Società della Borsa*, un circolo di ritrovo per i negozianti inglesi, dove si trattavano importanti affari e, allo stesso tempo, ci si intratteneva con la lettura dei giornali, i giochi di carte e di bigliardo, gli spettacoli musicali e le sfarzose feste da ballo³³.

Il 15 aprile del 1801, Broadbent scriveva al presidente Jefferson chiedendo la conferma ufficiale della nomina ad agente di commercio degli Stati Uniti per la Sicilia che, a seguito del grande incremento del commercio tra i due Paesi, gli era stata conferita da un'assemblea di cittadini americani. Alla lettera era acclusa una dichiarazione sottoscritta da Robert H. Rose, Joseph Barnes e da altri dieci prominenti uomini d'affari che affermavano di aver scelto Broadbent perchè persona «equally recommended to us by his affection for the United States, and his honesty and activity»³⁴.

Broadbent si vantava di essere stato il primo a introdurre in Sicilia, nel 1799, la bandiera americana e con piacere osservava che, al presente, nel porto di Messina potevano trovarsi anche sette o otto imbarcazioni contemporaneamente. Pur non avendo ricevuto conferma ufficiale, Broadbent continuò a operare

nel proprio palazzo e lo trattene fin quando, dopo il trattato di pace nel 1801, non ne fu decretata la liberazione. F. Maceroni, *Memoirs of the Life and Adventures*, vol. I, pp. 14-17.

³¹ M. D'Angelo, "Aspetti commerciali e finanziari in un porto mediterraneo", p. 213.

³² *The Dispatches and Letters of Vice Admiral*, vol. VI *may 1804, to July 1805*, p. 335. In base alle informazioni che Nelson aveva raccolto, Broadbent appariva essere «an honest and upright man».

³³ G. La Corte Cailler, "Colonie straniere in Messina", p. 125. Nel 1824, la *Società della Borsa* si fuse con la *Società del Fiore*, anch'essa fondata nel 1805 nella casa del barone Forzano e luogo di ritrovo degli ufficiali inglesi e dell'aristocrazia locale, dando vita al *Circolo della Borsa*.

³⁴ Lettera del 15 aprile 1801, B.B. Oberg - J. Jefferson Looney (eds.), *The Papers of Thomas Jefferson*, pp. 585-586. Barnes sosteneva che la dichiarazione che aveva firmato in favore di Broadbent era stata fatta in modo confidenziale, come un espediente per permettergli di restare senza rischi in Sicilia dopo che la corte di Napoli aveva sancito l'espulsione dal Regno di tutti gli inglesi. L'aver scritto al presidente e usato quella dichiarazione per ottenere una nomina ufficiale (a una carica, tra l'altro, a cui aspirava lo stesso Barnes) era stato «a violation of our confidence». Lettera del 18 maggio 1801. *Ibi*, p. 132.

come agente di commercio e il suo prestigio all'interno della comunità statunitense è ulteriormente confermato dal fatto che ospitò nel suo palazzo il citato Washington Irving, in visita a Messina; lo scrittore lo ricorderà come «a gentleman of the most mild and amiable manners and universally known and beloved»³⁵.

Broadbent rimase nella carica di console fino alla morte, avvenuta il 25 ottobre del 1826 in seguito alla caduta da un'impalcatura, mentre stava sovrintendendo la costruzione di alcuni palazzi. Lo sostituì John Larkin Payson, mercante originario di Charlestown, Massachusetts, che era stato attivo a Messina negli ultimi sette anni³⁶.

All'inizio del XIX secolo, agli occhi degli americani, Messina assumeva l'importante funzione di emporio commerciale, ma ancor di più la città era un nodo essenziale nell'interscambio tra Mediterraneo orientale e occidentale, essa era «by far the best port in Sicily for trade; its situation is superior to any other port in the Mediterranean for general trade; it has also very good accommodations for shipping». La grande profondità dei fondali richiedeva però particolare cautela nelle operazioni di attracco, soprattutto in inverno³⁷.

La città disponeva di una grande varietà di prodotti che era possibile esportare:

The markets are cheaply and plentifully supplied with provisions of all kinds, in season for the use of the inhabitants. American produce sells well and profitably at that port, or exchanges to advantage for the produce of the country – which is abundant and cheap³⁸.

Oltre quelli siciliani, a Messina erano disponibili i prodotti della Morea e del Levante, non essendo permesso ai greci soggetti agli ottomani di commerciare

³⁵ W. Irving, *Notes and Journal of Travel*, vol. II, p. 68.

³⁶ Payson fu nominato il 27 febbraio del 1827 e la sua carica approvata il 3 marzo successivo. M.W. Hargreaves - J.F. Hopkins (eds.), *The Papers of Henry Clay*, vol. VI, p. 108. Non avendo Broadbent soci o eredi diretti, con la sua scomparsa, la ditta commerciale che dirigeva cessava l'attività. M. D'Angelo, *Comunità straniere a Messina*, p. 77.

³⁷ J. Jackson, *Reflections on the Commerce of the Mediterranean*, pp. 115-116. Il volume era la ristampa di un libro edito a Londra nel 1805, di cui era autore l'ufficiale inglese John Jackson, che aveva a lungo soggiornato in ambedue le sponde del Mediterraneo. Con esso l'editore intendeva far conoscere allo spirito di iniziativa dei mercanti e degli armatori americani i benefici di un commercio ancora poco praticato, ma di grandissime prospettive, e la necessità quindi di una dettagliata conoscenza dell'economia, della politica e della società di quelle regioni.

³⁸ J.M. Baker, *A View of the Commerce*, p. 77.

al di là dei porti di Malta, Tunisi e Messina: essi trasportavano fichi, uva sultana, droghe, seta, pece. Messina era il principale porto siciliano per l'esportazione degli agrumi, delle essenze di limone e bergamotto e della liquezina, da lì e dal porto di Palermo partiva inoltre quello che il console a Napoli riteneva il prodotto più redditizio del commercio americano, il sapone fabbricato a Milazzo ed esportato da navi americane verso gli stati del Sud e da qui venduto, tre volte il prezzo di acquisto, nelle Indie occidentali³⁹. Ecco, per esempio, il contenuto di un carico giunto da Messina a New York, per conto della ditta *Alexander Cranston & Co*:

34 pipes Pharo Wine
17 pipes Rocomatoore Wine
2 Pipes Catania Wine of a superior quality
4 qr. casks Lipari wine
2 bbls Currants
3 bbls Bitter Almonds
5 jars Essence of Burgamot best quality
4 jars Essence of Lemon best quality
15 small boxes of Sewing Silks assorted colours⁴⁰.

3. *La guerra con i barbareschi e l'appoggio napoletano*

Accanto alla rilevanza come centro commerciale, la città svolse un ruolo importante nella lunga guerra che gli Stati Uniti stavano combattendo contro le potenze barbaresche. Alla luce dei buoni rapporti che si erano consolidati nel ventennio precedente, Ferdinando IV concesse la possibilità di utilizzare, come basi navali, i porti di Messina, Palermo e Siracusa, in quest'ultima città, gli americani stabilirono il loro quartier generale.

La sera del 16 luglio del 1803, per prima, si radunava nello Stretto l'intera squadra del commodoro Richard Valentine Morris, di ritorno da Tripoli con al traino una nave nemica. Nonostante il bel tempo, la partenza, il giorno successivo in direzione di Livorno, fu tutt'altro che semplice:

The current setting violently over upon Scylla and altho the distance from Pelorus to Scylla is three or four miles, yet we soon found ourselves close aboard of the Monster and every one began to feel uneasy when the Breeze caught us and

³⁹ E. Lo Sardo, "L'espansione economica statunitense nel Mediterraneo", pp. 362-363.

⁴⁰ *The Evening Post*, 8 settembre 1807, p. 3.

we gained the coast of Sicily within the straits and anchor'd (...). It could not have been a very pleasant sight to the Commodore to see his own ship in danger and the rest of his squadron dancing about the straits, governed neither by helm or canvass⁴¹.

Morris era stato incaricato di sostituire Richard Dale che, nell'estate del 1801, aveva guidato la prima spedizione militare americana nel Mediterraneo. La missione di Dale doveva essere di osservazione ma, immediatamente dopo il suo arrivo, il commodoro fu informato che il pascià di Tripoli Yusuf Karamanli, non avendo avuto risposta alle richieste di revisione del trattato e di aumento dei tributi annuali, aveva dichiarato guerra agli Stati Uniti. Morris fu a sua volta richiamato in patria da Jefferson, contrariato per la sua mancanza di iniziativa, essendosi limitato, come il suo predecessore, a scortare i mercantili americani che navigavano nel Mediterraneo e a mantenere un blando assedio al porto di Tripoli. Nel giugno del 1803, il comando della squadra fu affidato a Edward Preble, un veterano della *Continental Navy*, che a largo di Tripoli radunò una nuova divisione navale, la terza, composta da quattro fregate, tre corvette e due brigantini.

Avendo assoluta necessità di rinforzi («My force is too small to make any impression on Tripoli»), prima di farne richiesta al proprio governo, Preble voleva valutare la possibilità di ottenerli sul posto. La perdita della fregata *Philadelphia*, incagliatasi nei bassi fondali del porto di Tripoli, lo aveva convinto della necessità di impiegare unità più sottili e, avuta notizia che nei porti siciliani si trovano ottime navi da guerra, «exactly calculated for the service on which he intends to employ them», su consiglio di George Dyson, agente navale americano a Siracusa, Preble scriveva a John Broadbent chiedendo il suo interessamento presso la corte di Napoli al fine di ottenere alcune cannoniere e bombarde:

I am in want of four of the former, and two or three of the latter, all of the largest size. The Gun Boats to carry a long 24 or 32 Pounder, and the Mortar Boats a ten inch Mortar each - I wish the Boats to be in complete order with Guns and Mortars and shall want shot and shells, suitable for the same⁴².

⁴¹ *Naval Documents*, vol. II, pp. 489-490.

⁴² Broadbent rispondeva di aver inoltrato la richiesta americana a Lord Acton e offriva la massima disponibilità, propria e del governatore di Messina Guillichini, ad assistere le navi americane che giungevano nel porto. Broadbent si interessò, inoltre, di diffondere, attraverso la locale *Gazzetta*, il resoconto della vittoriosa impresa del tenente Stephan Decatur che, il 14 febbraio, al comando di 70 volontari era riuscito a entrare nel porto di Tripoli e a far saltare in aria la *Philadelphia*, in mano ai nemici. Decatur fu promosso e, a 25 anni, divenne il più giovane

Quindi incaricava il capitano John Dent, comandante dell'*Enterprise*, di recarsi a Messina per esaminare le condizioni e la disponibilità all'affitto o al noleggio delle navi di più grandi dimensioni.

Per l'economicità e la rapidità con cui venivano eseguiti i lavori di rabberciamento e riparazione, la Marina americana trovò di grande utilità servirsi dell'arsenale di Messina. Assistita da Broadbent, l'*Enterprise* subì alcune riparazioni, ultimate le quali, ricevette dal commodoro l'ordine di proteggere il commercio americano in quel porto, mentre il *Vixen* avrebbe scortato le navi verso occidente, fino ad Algeri, da cui avrebbero potuto procedere in piena sicurezza. L'*Enterprise* si fermò nel porto di Messina fino ad aprile, quando Preble la richiamò alla base di Siracusa⁴³. Poco tempo dopo arrivò il *Nautilus*, al comando del capitano Richard Somers, seriamente danneggiato da una tempesta di vento, vicino le coste tripoline. I lavori durarono diverse settimane e costarono circa tremila dollari⁴⁴. Più tardi, a ottobre, anche l'*Argus* fu riparata nei cantieri peloritani.

Il capitano Dent informava Preble di aver trovato nel porto di Messina sei cannoniere, equipaggiate e in buon ordine, e altre venti imbarcazioni, tra bombarde e cannoniere, che però necessitavano considerevoli aggiustamenti. Avendo ricevuto rassicurazione che il re di Napoli fosse pienamente disponibile nei suoi confronti⁴⁵, il commodoro inviava una richiesta ufficiale:

It being mutually the Interest of His Sicilian Majesty and the United States of America that the Corsairs of the Bashaw of Tripoly and the Sea Port Towns in which they were fitted out, and by which they are protected should be destroyed. I am induced in behalf of my Government, to request Your Excellency to grant me a supply from some of His Majesty's Ports in Sicily of eight Gun and two Mortar-

capitano della storia della Marina. Lettere dell'8 febbraio 1804 e del 6 marzo 1804, *Naval Documents*, vol. III, pp. 398-399 e p. 478.

⁴³ Lettere del 19 febbraio 1804 e del 17 aprile 1804, *Naval Documents*, vol. III, p. 440 e vol. IV, pp. 33-34.

⁴⁴ Durante il loro soggiorno a Messina, il capitano Somers e il commissario di bordo James Tootell furono gravemente feriti in un'aggressione a scopo di rapina. *The Evening Post*, 29 ottobre 1804, pp. 2-3.

⁴⁵ Preble aveva chiesto di appoggiare le proprie richieste presso la corte di Napoli, anche a Frederick Degen, agente americano a Napoli (lettera del 17 marzo 1804) e a James Leander Cathcart, console a Tripoli e pro-tempore a Livorno (lettera del 31 gennaio). Rispondendo a quest'ultimo, lord Acton affermava che, se il commodoro fosse venuto a Napoli, «he would be accomodated with every thing to his satisfaction». Lettera del 27 marzo 1804, *Naval Documents*, vol. III, p. 538.

Boats prepared for Sea with a sufficient stock of Powder, Shot Shells, Muskets Sabres &c⁴⁶.

Invitato da Acton, Preble si recava a Napoli e otteneva, sotto forma di prestito, sei cannoniere e due bombarde da essere subito consegnate a Messina. Oltre le armi e munizioni prelevate nella capitale, il distretto marittimo del Peloro avrebbe consegnato sei cannoni d'acciaio di calibro 24, forniti di carrello, e munizioni per 150 colpi⁴⁷.

Il 25 maggio del 1804, Edward Preble giungeva a Messina con l'ordine reale e ritirava le sei cannoniere, in perfetto ordine e già pronte a partire: erano legni di circa 25 tonnellate, con un solo albero e vela latina, caricate con 46 barili – per un totale di 2763 libbre – di polvere da sparo. Le due bombarde necessitavano, invece, di alcuni aggiustamenti che avrebbero occupato altre due o tre settimane. A Messina, Preble nominò Broadbent agente navale, autorizzandolo «to purchase supplies as may be wanted for the use of the Said Squadron, to issue the same and to transact all such business as is generally transacted by Agents»⁴⁸. Broadbent fu incaricato di inviare mensilmente la paga alle famiglie dei 96 tra marinai, artiglieri e bombardieri, che Ferdinando aveva concesso di impiegare a bordo delle otto navi da guerra, il loro salario sarebbe stato il doppio di quello attuale⁴⁹. Una parte degli ufficiali e dell'equipaggio del *Constitution* e del *Nautilus* ancora in riparazione fu trasferita, in modo che ogni nave avrebbe avuto 40 uomini. Il comando delle cannoniere fu affidato al capitano Somers e il 30 maggio il convoglio partì verso Siracusa.

I primi di luglio, anche le due bombarde erano pronte: erano ketch di 30 tonnellate ciascuno, caricati con un mortaio di ottone da 14 pollici, montato su un carrello con un'elevazione di 45°; dopo aver stivato 700 granate e 20 barili di polvere da sparo, i legni lasciavano il porto insieme al *Constitution*, all'*Enterprise* e al *Nautilus* per, dopo essersi riuniti al resto della flotta a Siracusa, dirigersi alla volta di Tripoli⁵⁰.

Il 25 luglio, il commodoro si presentava all'ingresso del porto africano con una flotta di quindici unità e furono proprio le imbarcazioni napoletane a dimo-

⁴⁶ Lettera del 10 maggio 1804. *Ibi*, vol. IV, p. 90.

⁴⁷ Lettera di Bartolomeo Forteguerra, ministro della Guerra e della Marina, al marchese don Giambattista Espluga, comandante del Dipartimento marittimo di Messina, 15 maggio 1804. *Ibi*, vol. IV, pp. 103-104.

⁴⁸ Lettera del 27 maggio 1804. *Ibi*, vol. IV, p. 122.

⁴⁹ Un elenco completo dei marinai del Regno al servizio degli americani si trova in *Ibi*, vol. IV, pp. 359-360.

⁵⁰ *Ibi*, vol. IV, pp. 257-259.

strarsi subito particolarmente utili. Durante il primo attacco, il 3 agosto, gli americani inflissero una dura sconfitta ai tripolini e mentre le due bombarde tempestavano la città, le cannoniere assalivano e catturavano tre navi nemiche. Seguirono, per tutto il mese, altri attacchi alternati a tentativi di negoziare la pace, che però non diedero alcun esito definitivo. All'inizio di settembre, al peggiorare delle condizioni climatiche e non essendo ancora arrivati i previsti rinforzi, Preble decise di interrompere gli attacchi e di rientrare alla base siciliana. Il commodoro comunque si riteneva soddisfatto e comunicava ad Acton il pieno successo delle operazioni contro la marina tripolina: «I Think I may safely say that these Barbarians never have suffered more [loss] from any Christian power», esprimendo gratitudine al re e compiacimento per il coraggio e la buona condotta dei marinai napoletani, tra i quali non si erano registrate perdite⁵¹. Ferdinando, dichiarandosi soddisfatto di come le sue navi erano state impiegate, non richiese alcun rimborso per le munizioni utilizzate, la cui spesa ammontava a più di 20.000 dollari.

Il 28 settembre, il commodoro partiva da Siracusa e, via terra, dopo sette giorni di viaggio tutt'altro che piacevoli, giungeva a Messina per sistemare i conti delle spese militari; lo accompagnavano gli ufficiali Decatur ed Eaton, Noadiah Morris, commissario di bordo del *Constitution* e Ryland Randolph, un politico della Virginia. La delegazione americana fu ospite nel palazzo di Broadbent⁵². Il giorno dopo, arrivò il convoglio formato dall'*Argus*, l'*Enterprise*, un ketch maltese che trasportava i mortai, i cannoni e le munizioni rimaste – che erano scaricate dalle navi per facilitarne la navigazione – e al traino le imbarcazioni regnicole che furono ufficialmente restituite al marchese di Espluga; Broadbent fu incaricato di congedare e pagare i marinai. Furono inoltre trainate nel porto due cannoniere sequestrate alla flotta tripolina, sul cui valore, su richiesta del commodoro, venne effettuata una stima da parte dell'ispettore dell'arsenale Gio. De Sterlich, che compilò un dettagliato inventario della dotazione di bordo. I 4731 dollari del valore complessivo delle due imbarcazioni vennero divisi tra l'equipaggio del capitano Decatur che le aveva catturate⁵³. I legni nemici vennero affidati al comando di don Antonio Massi, uno dei bombardieri napoletani che, per il coraggio dimostrato durante l'assedio di Tripoli, era stato arruolato con il grado di tenente. Il 18 ottobre l'*Argus*, con a bordo Preble, Eaton e Decatur ripartì in direzione di Malta.

⁵¹ Lettera del 6 settembre 1804. *Ibi*, vol. IV, p. 523.

⁵² *The Life of the Late Gen. William Eaton*, p. 272. Anche Eaton ricorda il mercante inglese come un uomo di «plain manners and hospitable dispositions».

⁵³ *Ibi*, vol. V, pp. 88-91.

Preble, che a settembre era stato sostituito da Samuel Barron, decise però di restare per assistere il nuovo commodoro nella richiesta di rinnovo del prestito delle imbarcazioni, in vista della ripresa dell'assedio durante la prossima estate, e per questo motivo, il 15 dicembre del 1804, tornava a Napoli. Nonostante le rassicurazioni del generale Acton e la benevole disposizione della regina Maria Carolina che lo aveva ricevuto, il ministro della Marina Fortiguerra espresse un netto parere negativo. Preble sospettava che sul cambiamento di atteggiamento della corte borbonica ci fosse stata l'influenza della Francia, interessata ai rifornimenti da Tripoli, ma anche dell'Inghilterra che non avrebbe voluto sottrarre le navi dalla Sicilia, per difendere lo Stretto dalla minaccia francese, e che potrebbe aver protestato per il precedente prestito. Nonostante gli sforzi di Broadbent, fu persino negata al capitano Dent la fornitura di legname dai magazzini pubblici messinesi, che sarebbe dovuta servire alle riparazioni della *President* colpita da una tempesta⁵⁴.

Preble, non accettando il grado di comandante in seconda, decideva di rientrare negli Stati Uniti. Al suo arrivo, il Congresso votò dei ringraziamenti solenni al suo indirizzo, il conio di una medaglia d'oro e il dono di una spada a ognuno dei suoi ufficiali.

Costretto a rinunciare per motivi di salute, Barron fu poi sostituito da John Rodgers⁵⁵. A seguito del vittorioso attacco via terra condotto da William Eaton, che aveva permesso l'occupazione della città di Derna, il pascià Karamanli si convinse a negoziare la pace. Il 14 giugno del 1805, Rodgers inviava una lettera circolare annunciando che era stato firmato un trattato, «on terms the most honorable and advantageous to the U. States». Ricevuta la comunicazione, John Broadbent, adesso console degli Stati Uniti, si premurava a darne ampia diffusione in città⁵⁶.

Stephan Decatur ritornò a Messina il 20 agosto del 1815, a bordo dell'ammiraglia *Guerriere*, al rientro dalla vittoriosa campagna contro la reggenza di Algeri – conosciuta come la “seconda guerra barbaresca” (aprile-luglio 1815) – che aveva ottenuto l'abolizione del pagamento di qualsiasi tributo in cambio della libertà di navigazione. Contro il parere del pilota messinese⁵⁷, che si rifiutava di condurre la nave in porto a causa del vento, Decatur, che parlava

⁵⁴ Lettera del 14 gennaio 1805. *Ibi*, vol. V, pp. 276-277.

⁵⁵ Lettera del 22 maggio 1805. *Ibi*, vol. VI, p. 35.

⁵⁶ Lettera del 9 luglio 1805. *Ibi*, vol. VI, p. 171. Washington pagava ai tripolini 60.000 dollari per il rilascio dei prigionieri, ma fu abolito il pagamento dei tributi annuali.

⁵⁷ Su richiesta del comandante, le navi che entravano o uscivano dal porto di Messina imbarcavano un pilota locale per superare senza rischio le insidiose correnti e i venti dello Stretto. G. Restifo, *Quando gli americani*, pp. 160-171.

italiano in modo fluente, dopo essersi informato dell'accuratezza delle cartine in suo possesso, prese il timone e condusse personalmente la nave, facendola ancorare in piena sicurezza. Il capitano fu accolto da una gran folla festante, che lo acclamava come benefattore e "Campione della Cristianità"⁵⁸. Un giornale locale scriveva che il coraggioso ufficiale Decatur «aveva concluso la pace più onorevole per la Grande Nazione che rappresenta, e assai vantaggiosa per il Commercio del suo Paese»⁵⁹. La *Guerriere* sbarcò otto membri di una famiglia siciliana tenuta prigioniera a Tripoli e ripartì il successivo primo settembre.

Decatur rientrava definitivamente negli Stati Uniti il 12 novembre 1815; quattro navi della sua squadra – due fregate e due sloop, per un totale di 1206 uomini e 144 cannoni – vennero mantenute nel Mediterraneo, con il compito di proteggere il commercio, tenere sotto controllo gli Stati barbareschi e di «showing the flag»: era la prima squadra navale americana operativa in periodo di pace. Nei mesi successivi, alcune imbarcazioni rientrarono in patria e ne arrivarono altre.

Al rientro da una missione a Napoli⁶⁰, la notte del 31 agosto 1816, giungeva a Messina l'intera squadra americana, guidata dal commodoro Isaac Chauncey e composta dall'ammiraglia *Washington*, dalle fregate *Costellation*, *United States* e *Java*, dalla corvetta *Lerrick* e dagli sloop *Erie* e *Peacock* con il compito di restituire un prestito di 40.000 dollari che Charles Gordon, comandante della *Costellation*, grazie all'intermediazione di Broadbent, qualche mese prima aveva ottenuto dai broker locali⁶¹. Il 7 settembre, Gordon, da lungo tempo malato, moriva e veniva sepolto nel cimitero acattolico situato nel piano di San Ranieri. La tomba del capitano fu ornata da un monumento marmoreo, fatto costruire dagli ufficiali del-

⁵⁸ A. Slidell MacKenzie, "Life of Stephen Decatur", pp. 280-281.

⁵⁹ Citato (traduzione) in R.J. Allison, *Stephen Decatur*, p. 172.

⁶⁰ La flotta aveva scortato a Napoli, William Pinkney, inviato dal presidente Madison con il compito di chiedere a re Ferdinando il risarcimento dei danni derivati dai sequestri di mercantili nordamericani, avvenuti durante il regno di Murat e calcolati in 3.157.679 ducati. Pinkney, come indennizzo, richiese inoltre la facoltà di installare in un porto adatto – indicando la preferenza per quello di Messina – un deposito di viveri, esente dai dazi, per le necessità della Marina, e alcune stazioni telegrafiche. Nonostante l'imponente manifestazione di forza, il governo borbonico, sicuro dell'appoggio inglese, respinse le richieste americane, sostenendo che, essendo Murat un usurpatore, la corte non poteva essere ritenuta responsabile dei suoi atti e che le somme ricavate dalla vendita delle navi e dei carichi confiscati non erano state spese a beneficio dello Stato, ma dissipate per i bisogni della vita privata del sovrano. H. Marraro, "William Pinkney's Mission", pp. 235-265.

⁶¹ M. Smith Karras, *Commodore Josiah Tattnall*, pp. 120-128.

la *Constitution*, formato da una colonna, sormontata da un'urna, che poggia su di un piedistallo, a cui angoli è scolpita l'aquila americana⁶².

4. Commercio e contrabbando durante il "decennio inglese"

Con gli avvenimenti del 1806, l'arrivo delle truppe francesi nel Mezzogiorno e di quelle inglesi in Sicilia, una nuova pagina si aprì nelle relazioni tra gli Stati Uniti e il Regno di Napoli. Nel nuovo conflitto, gli USA si mantennero strettamente neutrali, a Napoli il consolato generale svolse importanti compiti di mediazione economica e anche Palermo e Messina rimasero sedi consolari. Lo Stretto di Messina diventava una linea di frontiera e scenario di ostilità e scontri:

Così poste le due armate, le une di fronte alle altre, alla distanza di qualche miglio, si avea l'agio di assistere quasi ogni giorno, a continuati attacchi, specialmente fra le cannoniere che guardavano le rispettive coste. Talvolta gli attacchi prendeano tutte le forme di vere battaglie⁶³.

Il 15 febbraio, cominciò a sbarcare a Messina la truppa ausiliaria inglese e, in pochi giorni, furono 7500 i soldati dislocati nei quartieri della Cittadella e nelle altre fortificazioni; a essi si aggiunsero i soldati napoletani rimasti fedeli al re, sicché a fine marzo la città dava ospitalità a oltre 20.000 forestieri. Messina fu la principale residenza per l'Armata Britannica impegnata, insieme ai soldati borbonici, nella riconquista del Regno di Napoli.

Con l'emanazione da parte di Napoleone del blocco continentale (21 novembre 1806), la Sicilia assumeva un ruolo importante per il mondo economico inglese, come mercato di sbocco e di rifornimento, alimentando una fitta rete di scambi e attirando navi e mercanti nei suoi porti principali. Decine e decine di operatori si trasferirono nell'isola alla ricerca di nuovi mercati in sostituzione di quelli più tradizionali passati in mano ai francesi e molti di loro, che avevano messo salde radici nel commercio siciliano, decisero di restare anche dopo il

⁶² *Army and Navy Chronicle*, 2 gennaio 1840, p. 184. Sul cimitero per i non cattolici di Messina, conosciuto come il "Cimitero degli inglesi", vedi: G. Attard, *Il cimitero degli inglesi* e M. D'Angelo, *Comunità straniere a Messina*.

⁶³ G. Oliva, *Annali della città di Messina*, vol. II, libro I, p. 38. L'antica consuetudine di rapporti di scambio e di solidarietà tra Calabria e Sicilia non venne tuttavia meno neanche durante le guerre napoleoniche e Messina accolse e diede rifugio a migliaia di calabresi, ostili per vari motivi alla dominazione francese. M. D'Angelo, "Lo Stretto come frontiera", pp. 565-579.

1815. In queste particolari circostanze, ancora una volta, si distinse l'intraprendenza del console John Broadbent che tentava di conciliare i propri interessi di uomo d'affari con i doveri di rappresentante di una nuova e ambiziosa potenza.

L'importazione nel Regno di Napoli di merci dall'Inghilterra, dalle sue colonie e dipendenze, era stata proibita all'indomani dell'occupazione della capitale, il 20 dicembre 1806. Gli *Orders of Council* britannici del novembre-dicembre 1807, rispondendo al blocco continentale, proibirono ogni commercio con l'Europa napoleonica. Gli inglesi si servivano delle navi americane per esportare verso i paesi filo-francesi i prodotti propri e quelli provenienti dalle indie occidentali e orientali, il naviglio americano collaborava quindi attivamente con le ditte commerciali britanniche e i velieri statunitensi erano scortati fino ai porti nemici – compresi quelli del Regno di Napoli – dalle navi da guerra inglesi.

Il *Board of Trade*, che aveva la facoltà di concedere speciali licenze per il commercio con i paesi nemici, diede parere favorevole alla richiesta dei mercanti inglesi della Sicilia di poter commerciare con i porti del Mezzogiorno, a patto però di usare navi appartenenti a nazioni non in guerra con Sua Maestà. Nel 1809, Broadbent progettava di inviare, su licenza, un vascello verso le coste della Calabria con un carico di manifatture inglesi e prodotti coloniali e portar via il corrispondente in olio, pasta di liquerizia, doghe, cerchi, ecc⁶⁴.

Parallelamente anche Murat, pressato dalla gravissima situazione economica del Regno e dalle lamentele degli esportatori napoletani, nonostante il parere contrario di Napoleone, aveva cominciato a concedere licenze per lo scambio di prodotti attraverso i neutrali e, a tal fine, prendeva contatti con alcune ditte inglesi e americane stabilitesi in Sicilia, tra cui la *Welling Routh & Co* e l'azienda di Broadbent. Nel novembre del 1809, il console si recava a Napoli per incontrare il re, nella veste ufficiale di rappresentante degli Stati Uniti. Si giunse a un accordo che affidava Broadbent il monopolio del commercio del sale, che poteva importare da qualsiasi paese del Mediterraneo, incluse la Sicilia e la Sardegna, caricando in cambio i prodotti locali. Notando l'arrivo a Pizzo, a fine gennaio, del primo carico di sale, il console francese Doriol affermava meravigliato:

L'agent américain n'a quelque sorte fait qu'acheter la faculté d'exporter les produits du Royaume dans un pays avec lequel on ne doit pas avoir de communications... facilité que quelques personnes considèrent comme en opposition avec le système continental⁶⁵.

⁶⁴ M. D'angelo, *Mercanti inglesi*, p. 132.

⁶⁵ Citato in M. Heurgon, "La Contrebande en Calabre", p. 131.

È da notare come, attraverso il commercio del sale, prese vita un vivace contrabbando, introducendosi a Napoli, insieme ai sacchi di sale, lo zucchero d'oltre oceano e persino interi carichi di prodotti coloniali⁶⁶.

Un successivo accordo tra Murat e Broadbent (maggio 1810) per l'esportazione dell'olio del Regno, nonostante la promessa formale che non sarebbe stata permessa alcuna importazione di derrate coloniali (che erano da ritenersi di provenienza inglese), non ricevette la ratifica da parte dell'imperatore e Murat fu costretto, ad aprile del 1811, a ordinare a Broadbent di lasciare la città, perché «accreditato presso stranieri non poteva star assolutamente più a Napoli»⁶⁷. Broadbent fu uno degli intermediari utilizzati da Murat anche per il commercio su licenza con Malta.

Tra i francesi a Napoli non c'era unità di vedute su come comportarsi nei riguardi delle imbarcazioni neutrali, più spesso però prevalsero le misure restrittive e fu ordinato di trattenere le navi che arrivavano nel Regno. Sono circa sessanta i legni americani di cui si ha notizia catturati, tra l'agosto del 1809 e l'aprile del 1812, dai corsari francesi all'ingresso nei porti o nello Stretto di Messina⁶⁸. Vane furono le proteste del console generale Alexander Hammett, il Consiglio delle Prede confermò la cattura dei bastimenti autorizzando la vendita all'asta pubblica dei loro carichi. Malgrado ciò, le navi degli Stati Uniti continuavano ad arrivare in modo regolare perché, evidentemente, le ditte commerciali inglesi, i mercanti americani o italiani che si servivano di quelle imbarcazioni, grazie all'appoggio delle società loro affiliate e agli accordi segreti con le autorità locali, trovavano sufficiente convenienza anche nel sequestro e nella confisca delle merci⁶⁹.

L'avvio, nelle acque dello Stretto come in tante altre aree europee, del sistema del commercio su licenza, pur tra le notevoli restrizioni, permise di legalizzare almeno una parte del contrabbando che, soprattutto dopo la partenza di Giuseppe Bonaparte, era diventato intensissimo. Il movimento clandestino di mer-

⁶⁶ E. Lo Sardo, "L'espansione economica statunitense nel Mediterraneo", p. 394.

⁶⁷ Citato in A. Valente, *Gioacchino Murat e l'Italia meridionale*, p. 303. Grazie agli appoggi di cui godeva, Broadbent riuscì a restare nel Regno ancora qualche mese finché, ad ottobre, un ispettore di polizia fu incaricato di scortarlo fino al passaggio dello Stretto.

⁶⁸ Un elenco, completo della data del sequestro, della tipologia e del peso dei carichi confiscati, si trova in H.R. Marraro (ed.), *Diplomatic Relations*, vol. I, pp. 346-353.

⁶⁹ E. Lo Sardo "L'espansione economica statunitense", pp. 388-393. Una delle navi per cui era stato disposto il sequestro del carico era di proprietà di Broadbent che avanzò reclamo, ottenendo, grazie ai buoni uffici del locale corpo diplomatico, la sospensione del provvedimento. A. Valente, *Gioacchino Murat e l'Italia meridionale*, pp. 302-303.

ci, ma anche di informazioni, non si limitava alla vicina Calabria, ma raggiungeva Napoli e le coste dell'Adriatico, e coinvolse personalità di primissimo piano, come il ministro Saliceti, il generale Cavaignac, il generale Stuart e il console Broadbent, «grand expert en trafics illégaux»⁷⁰.

In continui rapporti con Maria Carolina, con Saliceti⁷¹ e con Tito Manzi, consigliere di stato di Murat e contemporaneamente agente segreto della regina⁷², Broadbent ritirava illegalmente dalla Calabria mussoline di seta e lanette, in cambio di coloniali e di altre merci inglesi. A Messina, si fece protettore dei giacobini⁷³, fino a cadere nella rete della polizia inglese e finire sotto accusa, insieme a un monsignore, un generale, a cavalieri e membri della nobiltà. Gli atti del processo, tenutosi nel 1812, rivelano un fitto intreccio tra interessi politici ed economici, infatti, a casa di una delle persone sospettate, donna Antonia Plutino, furono ritrovate stoffe, due pani di zucchero e un cannocchiale che dovevano essere trasportati in Calabria. L'accusa sosteneva che i corrispondenti nel Regno degli imputati inviavano a Broadbent lettere che poi venivano inoltrate in tutta la Sicilia e che alcuni convegni "giacobini" si sarebbero svolti in casa del marchese Espluga e del governatore Guillichini⁷⁴.

Oltre che dello scontro militare, lo Stretto fu teatro di un accanito duello propagandistico tra gli inglesi e i franco-napoletani. Per controbattere la propaganda degli agenti francesi, che si svolgeva tramite l'introduzione clandestina di proclami e fogli volanti, il comando inglese dispose la pubblicazione, presso lo

⁷⁰ M. Heurgon, "La Contrebande en Calabre", p. 130.

⁷¹ Saliceti, ministro della Guerra, della Marina e della Polizia, aveva elaborato insieme a Broadbent un progetto che prevedeva lo scambio di produzioni napoletane per manifatture inglesi o prodotti coloniali, attraverso l'utilizzo di imbarcazioni della polizia, per non pagare alcuna dogana, munite di un doppio lasciapassare, uno del Saliceti, l'altro del generale Stuart. Il piano però non ebbe seguito. *Ibidem*. Più tardi, nel 1812, anche il ministro Daure, successore di Saliceti, fu sospettato di favorire il contrabbando e appoggiare il Samson, agente della *Scott & Brun*, nelle sue speculazioni filo-inglesi. Quale intermediario compariva, come sempre, John Broadbent. E. Lo Sardo, "L'espansione economica statunitense nel Mediterraneo", p. 396.

⁷² G. Arenaprimo, "Lettere inedite di Maria Carolina", pp. 369-370. Scrive G. Bianco: «La Regina con certezza teneva segrete intelligenze, per mezzo di suoi spioni, coi Francesi delle Calabrie, commettendo molte imprudenze, come confessò lo stesso Ferdinando». Gli inglesi ripetutamente chiesero la non interferenza di Maria Carolina e della fazione franco-napoletana da lei guidata negli affari di governo, ipotizzandone perfino l'esilio a Trieste. G. Bianco, *La Sicilia durante l'occupazione*, p. 93.

⁷³ Sull'influsso della Rivoluzione francese sulle idee e le correnti politiche in Sicilia, vedi A. Sindoni, *Società precapitalistica e modernità in Sicilia*, pp. 69-92.

⁷⁴ A. Valente, *Gioacchino Murat e l'Italia meridionale* pp. 303-304. L'importanza della corrente filo-francese a Messina è confermata dal fatto che, in febbraio, lord Bentinck si trasferì in città per seguire personalmente il processo.

stampatore Giovanni del Nobolo, di un vero e proprio giornale politico, la *Gazzetta Britannica* (1808-1814), con periodicità bisettimanale, ampio notiziario italiano ed estero e un vivace indirizzo polemico⁷⁵.

Uno dei redattori della *Gazzetta*, l'abate basiliano Benedetto Chiavetta, diede alle stampe la traduzione di una *Letter on the Genius and Dispositions of the French Government, Addressed to a Friend, by an American Recently Returned from Europe* (Baltimore 1810); il testo, ispirato da profondi sentimenti antinapoleonici, è stato scritto da Robert Walsh, pubblicista e diplomatico, fondatore dell'*America Review of History and Politics*, che aveva soggiornato in Europa tra il 1806 e il 1808, ed è molto probabilmente uno dei primi scritti americani che siano mai stati ristampati in Italia⁷⁶.

Stremati dalla guerra e dal blocco continentale, tutti i settori dell'economia del Regno di Napoli attraversavano, nei primi anni della Restaurazione, una crisi gravissima, tuttavia, grazie anche agli incentivi della corona, i traffici marittimi lentamente riprendevano vigore.

Dal 1815 all'Unità, il commercio siciliano con l'estero registrò un costante aumento, con un'eccedenza notevole delle esportazioni sulle importazioni. L'Inghilterra era ancora il principale partner commerciale dell'isola, ma comunque in crescita erano altre linee, in particolare quelle con la Francia e gli Stati Uniti⁷⁷. Agrumi, olio, vino e zolfo – la cui importanza era destinata a crescere con il progredire dell'industria chimica e di cui l'isola conserverà per tutto l'Ottocento il monopolio pressoché assoluto – rappresentavano il cardine del commercio siciliano.

⁷⁵ Pur con i suoi evidenti limiti, sia dal punto di vista politico che letterario, secondo Spini la *Gazzetta Britannica* di Messina fu «una voce di libertà e uno strumento di circolazione di idee anticipatrici del nostro Risorgimento, [essa] alleva moralmente una generazione, i cui figli o nipoti faranno sì che Messina figuri come uno dei centri di più vivace e avanzato liberalismo nel Risorgimento siciliano». G. Spini, "A proposito di 'circolazione delle idee'", pp. 33-34.

⁷⁶ *Lettera sul genio, e disposizione del governo francese, con un prospetto delle tasse del governo di Francia scritta da un Americano, tradotta dall'originale inglese in italiano da D. Benedetto Chiavetta*, Messina, Giovanni del Nobolo 1811.

⁷⁷ Nel decennio 1830-1840, il valore complessivo del commercio tra la Sicilia e gli USA passò da 158.986 a 986.665 dollari. Nello stesso periodo, arrivarono nel porto di Messina 302 imbarcazioni con bandiera statunitense, per un tonnellaggio complessivo di 65.584. J. Smith Homans, *An Historical and Statistical Account*, p. 151 e R. Battaglia, *Sicilia e Gran Bretagna*, p. 213. Tuttavia, come lamentava il console Payson, le restrizioni applicate al porto franco nel 1826, avevano limitato il commercio con Messina quasi esclusivamente alle esportazioni, il cui valore superava i 150.000 dollari annuali, mentre le importazioni non raggiungevano i 5000 dollari di media. Lettera del 15 settembre 1832, H.R. Marraro (ed.), *Diplomatic Relations*, vol. I, pp. 329-331.

A simbolica conclusione di questa prima fase delle relazioni tra la Sicilia e gli Stati Uniti – in cui Messina e il suo porto ebbero, come si è visto, un ruolo tutt'altro che secondario – il 13 aprile del 1818, alle 13.00, dopo 77 giorni di viaggio, approdava nel porto di Boston la prima imbarcazione italiana: si trattava del brigantino *Oreto*, di appena un centinaio di tonnellate, partito da Palermo con la bandiera del Regno delle Due Sicilie e un carico di agrumi, zolfo e manna⁷⁸.

5. Bibliografia

- Allen Deford, Miriam. "An American Murder Mystery", in *Prairie Schooner*, v. 22, n. 3, 1949, pp. 284-287.
- Allison, Robert J. *Stephen Deatur American Naval Hero, 1779-1820*, Boston, University of Massachusetts Press, 2007.
- Arenaprimo, Giuseppe. "Lettere inedite di Maria Carolina regina delle Due Sicilie", in *Archivio Storico Siciliano*, anno XXIX, 1904, pp. 344-373.
- Attard, Giorgio. *Il cimitero degli inglesi. Appunti, epigrafi, elenchi*, a cura e con introduzione di Michela D'Angelo, Messina, Perna, 1995.
- Backer, John M. *A View of the Commerce of the United States and the Mediterranean Seaports Including the Adriatic and the Morea*, Philadelphia, Barrington & Murphy, 1847.
- Battaglia, Rosario. "Attività commerciali nei porti della Sicilia tra Settecento e Ottocento", in Giorgio Simoncini (a cura di), *Sopra i porti di mare*, vol. III *Sicilia e Malta*, Firenze, Olschki, 1997, pp. 111-157.
- . *Sicilia e Gran Bretagna. Le relazioni commerciali dalla Restaurazione all'Unità*, Milano, Giuffrè, 1983.
- Bianco, Giuseppe. *La Sicilia durante l'occupazione inglese (1806-1815)*, Palermo, Alberto Reber, 1902.
- Bottari, Salvatore. "L'altro terremoto: 1783 e dintorni", in Antonio Baglio - Salvatore Bottari (a cura di), *Messina dalla vigilia del terremoto del 1908 all'avvio della ricostruzione*, Messina, Istituto di Studi Storici Gaetano Salvemini, 2010, pp. 41-56.
- Codignola, Luca. "Relations Between North America and the Italian Peninsula, 1763-1799: Tuscany, Genoa and Naples", in Silvia Marzagalli - James R. Sofka - John McCusker (eds.), *Rough Waters: American Involvement in the*

⁷⁸ *The Evening Post*, 15 aprile 1818, p. 2 e vedi anche L. Radogna, *Storia della Marina mercantile*, pp. 40-41.

- Mediterranean in the Eighteen and Nineteenth Century*, International Maritime Economic History Association (Research in Maritime History, no. 44), 2010, pp. 25-42.
- Cortese, Nino. "Le prime relazioni tra gli Stati Uniti d'America e gli Stati italiani", in *Rassegna storica del Risorgimento*, LVIII, 1971, pp. 4-20.
- D'Angelo, Michela. *Comunità straniere a Messina tra XVIII e XIX secolo. Alle origini del British Cemetery*, Messina, Perna, 1995.
- D'Angelo, Michela. "Lo Stretto come frontiera. L'emigrazione calabrese a Messina all'inizio del 'Decennio francese' (1806-1808)", in *Messina e la Calabria dal Basso Medioevo all'Età Contemporanea*. Atti del 1° colloquio calabro-siculo. (Reggio Calabria-Messina, 21-23 novembre 1986), Messina, Società Messinese di Storia Patria, 1988, pp. 565-579.
- . *Mercanti inglesi in Sicilia 1806-1815*, Milano, Giuffrè, 1988.
- . "Aspetti commerciali e finanziari in un porto mediterraneo: Messina (1795-1805)", in *Atti dell'Accademia Peloritana dei Pericolanti. Lettere Filosofia e Belle Arti*, Messina, 1979, pp. 201-247.
- Della Vecchia, Raffaele. "Il dibattito sull'istituzione di un consolato degli Stati Uniti a Napoli alla fine del Settecento (1783-1796)", in Daniel Spikes (a cura di), *Stati Uniti a Napoli: Rapporti consolari 1796-1996*, Napoli, Filema, 1996, pp. 21-37.
- Di Giacomo, Sergio. "Stati Uniti e Sicilia nel XIX secolo", in *Annali della Facoltà di Economia dell'Università di Messina*, a. 2004, pp. 265-311.
- Di Matteo, Salvo. *Viaggiatori stranieri in Sicilia dagli Arabi alla seconda metà del XX secolo*, 3 voll., Palermo, ISSPE, 1979.
- Diaz, Furio. "L'abate Galiani consigliere di commercio del Regno di Napoli", in *Rivista Storica Italiana*, vol. IV, 1968, pp. 854-909.
- Hackett, Mary A. - Stagg, John A.C. - Parke Johnson, Mary - Mandeville Colony, Anne - Kreider, Angela - Kerr Cross, Jeanne - Perry, Wendy Ellen (edited with). *The Papers of James Madison, Secretary of State Series*, 8 voll., Charlottesville, University of Virginia Press, 2007.
- Hargreaves, Mary W. - Hopkins, James F. (eds.). *The Papers of Henry Clay Secretary of State*, vol. VI, Lexington, Kentucky University Press, 1972.
- Heurgon, Marc. "Le contrebande en Calabre durant le periode napoleonienne", in *Deputazione di Storia Patria per la Calabria* (a cura di), Atti del 2° Congresso storico calabrese (Catanzaro 25-27 aprile; Cosenza 28 aprile-1 maggio 1960), Napoli, Fausto Fiorentino, 1961, pp. 125-137.
- Irving, Washington. *Notes and Journal of Travel in Europe 1804-1805*, vol. II, New York, The Grolier Club, 1921.
- Jackson, John. *Reflections on the Commerce of the Mediterranean Deduced from Actual Experience*, New York, I. Riley & Co., 1806.

- La Corte Cailler, Gaetano. "Colonie straniere in Messina dopo il terremoto del 1783", in *Il Marchesino*, Messina 1926.
- Lo Sardo, Eugenio. "L'espansione economica statunitense nel Mediterraneo e il Regno delle Due Sicilie (1784-1812)", in *Archivio Storico per le Province Napoletane*, anno 104, 1986, pp. 335-397.
- Maceroni, Francis. *Memoirs of the Life and Adventures of Colonel Maceroni*, vol. I, London, John Macrone, 1838.
- Marraro, Howard R. (ed.). *Diplomatic Relations Between the United States and the Kingdom of the Two Sicilies. Instruction and Dispatches 1816-1861*, 2 voll., New York, S. F. Vanni, 1951.
- . "William Pinkney's Mission to the Kingdom of the Two Sicilies, 1816", in *Maryland Historical Magazine*, XLIII, 1948, pp. 235-265.
- McNeal, Richard A. (ed.). *Nicholas Biddle in Greece. The Journals and Letters of 1806*, Pennsylvania State University Press, 1993.
- Morse, Jedidiah. *The American Universal Geography*, vol. II, Boston, Greenough and Stebbins, 1812.
- Naval Documents Related to the United States Wars with the Barbary Powers*, 6 voll., Washington, Government Print Office, 1939-1944.
- Oberg, Barbara B. - Looney, J. Jefferson (eds.). *The Papers of Thomas Jefferson Digital Edition*, Charlottesville, University of Virginia Press, 2008.
- Oberg, Barbara B. (ed.). *The Papers of Thomas Jefferson*, vol. 36 1 December 1801-3 march 1802, Princeton, Princeton University Press, 2009.
- Oliva, Gaetano. *Annali della città di Messina*, vol. I, libro II e vol. II, libro I, Messina, Tipografia Filomena, 1892.
- Prezzolini, Giuseppe. *Come gli americani scoprirono l'Italia*, Bologna, M. Boni, 1971.
- Radogna, Lamberto. *Storia della marina mercantile delle Due Sicilie (1734-1860)*, Milano, Mursia, 1982.
- Restifo, Giuseppe. *Quando gli americani scelsero la Libia come "nemico". Un nocchiero siciliano e i marines alla conquista di Tripoli (1801-1805)*, Messina, Armando Siciliano Editore, 2007.
- Ryerson, Richard A. (ed.). *The Adams Papers. Adams Family Correspondence*, vol. V October 1782-November 1874, Cambridge, Harvard University Press, 1993.
- Sindoni, Angelo. *Società precapitalistica e modernità in Sicilia. Confraternite, Giacobinismo e credito agricolo*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2013.
- Slidell MacKenzie, Alexander. "Life of Stephen Decatur, a Commodore in the Navy of the United States", in Jared Sparks (ed.), *The Library of American Biography*, Second Series, vol. XI, Boston, C. Little and J. Brown, 1846.
- Smith Homans, John. *An Historical and Statistical Account of the Foreign Commerce of the United States*, New York, G. B. Putnam, 1857.

- Smith Karras, Mead. *Commodore Josiah Tattnall. From Pirates to Ironclads, Half a Century in the Old Navy*, Bloomington, AuthorHouse, 2011.
- Spini, Giorgio. "A proposito di 'circolazione delle idee' nel Risorgimento: la 'Gazzetta Britannica' di Messina", in *Miscellanea in onore di Roberto Cessi*, vol. III, Roma, Edizioni di Storia e Letteratura 1958, pp. 17-34.
- Stagg, John C.A. (ed.). *The Papers of James Madison Digital Edition*. Charlottesville, University of Virginia Press, 2010.
- The Diplomatic Correspondence of the United States of America from the Signing of the Definitive Treaty of Peace, September 10, 1783 to the Adoption of the Constitution, March 4, 1789*, vol. I, Washington, Blair and Rives, 1837.
- The Dispatches and Letters of Vice Admiral Lord Viscount Nelson*, vol. VI May 1804 to July 1805, London, Henry Colburn, 1845.
- The Life of the Late Gen. William Eaton*, Brookfield, Merriam & Co., 1813.
- Valente, Angela. *Gioacchino Murat e l'Italia meridionale*, Torino, Einaudi, 1965.

6. Curriculum vitae

Sebastiano Marco Ciccio è docente a contratto presso il Dipartimento di Civiltà Antiche e Moderne dell'Università di Messina. È dottore di ricerca di Storia dell'Europa mediterranea, ha frequentato corsi di perfezionamento in storia degli Stati Uniti e dei movimenti migratori internazionali presso la Georgetown University di Washington e il Center for Migration Studies di New York. Già titolare di un assegno di ricerca e di una borsa di studio post-dottorato presso il Dipartimento di Storia e Scienze umane dell'Università di Messina, collabora con la cattedra di Storia Moderna del medesimo ateneo. Ha presentato relazioni ai convegni internazionali di Messina, Taormina, Bari, Leicester ed Evora e pubblicato in libri e periodici specializzati italiani e americani.

