

Vincenzo Pintaudi

UNA DISPUTA TRA INGLESИ E AMERICANI A MESSINA
NEI PRIMI ANNI DELLA RESTAUZIONE

L'ingresso delle navi britanniche nel Mediterraneo a partire dalla prima metà del sec. XVII, specialmente nei porti italiani¹, aveva determinato la fine del dominio commerciale delle grandi città mercantili italiane, Venezia e Genova in primo luogo, portando il Mezzogiorno² d'Italia nell'orbita di nuove potenze emergenti, Francia e Gran Bretagna³ e, a partire dalla prima metà dell'Ottocento, degli Stati Uniti d'America⁴.

La *grande rivoluzione* che è stata l'ingresso delle navi del Nord Europa nel *Mare Nostrum*⁵, ha avuto conseguenze di lunga durata, non soltanto nel Regno napoletano, ma nell'intero bacino mediterraneo, che si sono manifestate appieno soprattutto in seguito, durante la seconda metà del XVIII⁶ e per tutto il sec. XIX⁷.

La rete commerciale costruita dai mercantili nordici disseminava nei maggiori porti mediterranei gruppi di mercanti e consoli⁸ che, se in un primo mo-

¹ G. PAGANO DE DIVITIIS, *Il Mezzogiorno d'Italia e l'espansione commerciale inglese*, «Archivio storico per le provincie napoletane», 1982, pp. 125-151; ID., *Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento*, Venezia 1990; M. D'ANGELO, *In the 'English' Mediterranean (1511-1815)*, in «Journal of Mediterranean Studies», 2 (2002), pp. 271-285.

² R. ROMANO, *Napoli dal Vicereame al Regno*, Torino 1976, p. 22.

³ P. BEVILACQUA, *Il Mezzogiorno nel mercato internazionale*, in «Meridiana», 1 (1987), p. 20.

⁴ M. CICCIO, *Gli Stati Uniti e il Regno delle Due Sicilie nell'Ottocento*, Soveria Mannelli 2020; R. BATTAGLIA, *Consular and Commercial Relations between the United States and the Italian States in 1800-1861*, in *Anglo-Saxons in the Mediterranean, Goods, and Ideas (XVII-XX centuries)*, Malta 2007; S. DI GIACOMO, *Dall'Atlantico al Mediterraneo. I rapporti commerciali e diplomatici tra gli Stati Uniti e Livorno (1831-1860)*, Soveria Mannelli 2004.

⁵ F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino 1953, p. 658.

⁶ La crisi delle flotte genovese e ragusea agevolava la presenza nordica nel Mediterraneo nel sec. XVII; bastimenti inglesi e fiamminghi, oltre ad esportare le merci provenienti dai loro paesi, s'inserivano nel commercio di commissione trasportando dalla Svezia, da Barcellona, da Livorno, da Genova, da Venezia e da Messina. Vd. S. BOTTARI, *Nel Mediterraneo dal Mare del Nord*, Roma 2012, pp. 28-29.

⁷ A. LEPRE, *Sui rapporti tra Mezzogiorno ed Europa nel Risorgimento*, in «Studi Storici», 3 (1969), p. 559.

⁸ Sulla funzione commerciale dei consoli inglesi nel Mezzogiorno vd. H. KOENISBERGER,

mento si limitavano ad incrementare il commercio e la navigazione del loro paese, successivamente divenivano i promotori della politica inglese nel Mediterraneo⁹, e il Mezzogiorno d'Italia era parte integrante di questo processo.

Con le guerre europee del sec. XVIII la Gran Bretagna realizzava il controllo sugli Stretti¹⁰; tra il 1700 e il 1780 il suo commercio con l'estero era raddoppiato di volume, triplicando nel ventennio successivo¹¹. Ma è nello scontro decisivo con la Francia rivoluzionaria, e la successiva vittoria sull'impero napoleonico, che al dominio commerciale si associò quello politico¹², siglato a Vienna nel 1815¹³.

Il Congresso sanciva un nuovo scenario politico europeo, che per il Mezzogiorno d'Italia significava una posizione di periferia e subalternità rispetto alle grandi potenze mediterranee, per tutta la sua fase preunitaria¹⁴.

Durante il Decennio con il blocco continentale la Sicilia aveva ricoperto un ruolo strategico per la flotta inglese nel Mediterraneo¹⁵, divenendo la base strategica, ma anche un emporio commerciale¹⁶, fondamentale per le sorti del conflitto.

Il porto di Messina aveva vissuto un periodo di grande fioritura durante le guerre napoleoniche grazie alla presenza inglese e al ruolo che l'isola svol-

English Merchants in Naples and Sicily in the Seventeenth Century, in «The English Historical Review», 1947, pp. 304-326.

⁹ BRAUDEL, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, cit., p. 659.

¹⁰ Uno dei più antichi problemi marittimi e commerciali della storia del Mar Mediterraneo era quello del controllo sugli stretti, quello di Gibilterra, del canale di Sicilia, sugli Istm, ovvero quelle strette lingue di terra aggettanti nel mare che possono essere tagliate per una più agevole comunicazione marittima. Vd. F. CARDINI, *Incontri (e scontri) mediterranei*, Roma 2014, pp. 40-72.

¹¹ C. HILL, *La formazione della potenza inglese*, Torino 1977, p. 258.

¹² A partire dal 1806 gli inglesi occupavano militarmente la Sicilia che per un Decennio diveniva l'avamposto della politica mediterranea della Gran Bretagna in funzione antifrancese. Le conseguenze dell'occupazione segnarono profondamente le vicende politico-economiche della Sicilia negli anni a venire. Per la storia del Decennio inglese in Sicilia vd. G. ACETO, *Della Sicilia e dei suoi rapporti con l'Inghilterra all'epoca della Costituzione del 1812*, Palermo 1848; J. ROSSELLI, *Lord William Bentinck e l'occupazione britannica in Sicilia 1811-14*, Palermo 2002; M. D'ANGELO, *Mercanti Inglesi in Sicilia 1806-15*, Milano 1988; D. D'ANDREA, *Nel «decennio inglese» 1806-1815*, Soveria Mannelli 2008; C.M. PULVIRENTI, *Laboratorio mediterraneo. I progetti di Lord Bentinck per l'Italia nell'età dei risorgimenti europei*, in «Archivio Storico per la Sicilia Orientale», 1/2017, pp. 63-82.

¹³ La Restaurazione sul trono napoletano di Ferdinando di Borbone si realizzava con il pieno trionfo della linea politica di Metternich, sostenuto dagli inglesi. Vd. V. CRISCUOLO, *Il Congresso di Vienna*, Bologna 2015, p. 110; e inoltre W. MATURI, *Il Congresso di Vienna e la Restaurazione dei Borbone a Napoli*, in «Rivista Storica Italiana», III (1938), pp. 32-72.

¹⁴ P. BEVILACQUA, *Breve storia dell'Italia Meridionale*, Roma 1993, p. 3.

¹⁵ D'ANGELO, *In the 'English' Mediterranean (1511-1815)*, cit.

¹⁶ EAD., *British trade and merchants in the Mid-Mediterranean: an alternative market during the Napoleon wars, Goods, and Ideas (XVII-XX centuries)*, Malta 2007, pp. 97-114; EAD., *The Emporium of the Two Seas: The re-launching of the port of Messina, 1784-1815*, in M. D'ANGELO - G. HARLAFTIS - C. VASSALLO, *Making Waves in the Mediterranean. Sulle onde del Mediterraneo*, Messina 2010, pp. 651-667.

geva tanto come mercato di sbocco delle merci inglesi quanto come piazza di rifornimento di materie prime e derrate alimentari¹⁷.

All'indomani della Restaurazione la presenza inglese in Sicilia¹⁸ era ormai consolidata, e punto di riferimento per commercianti e diplomatici inglesi rimaneva il porto di Messina¹⁹. La preferenza inglese per l'area dello Stretto era confermata dalla presenza sempre crescente del navigio britannico nel suo porto.

*Navi inglesi nei maggiori porti siciliani*²⁰

<i>Ports</i>	<i>Number of Vessels</i>	<i>Tonnage</i>	<i>Number of crew</i>
Messina	92	9,275	799
Palermo	53	6,201	402
Siracusa	26	1,881	237
Trapani	23	3,062	208
Girgenti	21	1,857	173

L'azione dei consoli britannici in Sicilia era adesso tutta rivolta alla riconferma delle franchigie e dei privilegi che il commercio inglese aveva goduto nell'isola negli anni precedenti il conflitto, soprattutto il privilegio di bandiera²¹; questo diritto era stato acquisito dalla Gran Bretagna a seguito del trattato di Madrid del 1667 con la Spagna, alla cui corona erano allora unite quelle dei Regni di Napoli e di Sicilia, e lo stesso diritto era stato ad essa riconfermato nel posteriore trattato di Utrecht del 1713²².

¹⁷ S. BOTTARI, *Il porto franco di Messina. Profili socioeconomici e istituzionali*, in *Porti e traffici nel Mediterraneo. Tre saggi di storia economica marittima*, Milano 2018, p. 84.

¹⁸ R. BATTAGLIA, *Sicilia e Gran Bretagna. Le relazioni commerciali dalla Restaurazione all'Unità*, Milano 1983.

¹⁹ Id., *L'ultimo "splendore". Messina tra rilancio e decadenza (1815-1920)*, Soveria Mannelli 2003; Id., *Porto e commercio a Messina nei rapporti dei consoli inglese, francese e piemontese (1840-1880)*, Reggio Calabria 1977; G. BARBERA CARDILLO, *Messina dall'Unità all'alba del Novecento: economia e società*, Genève 1981.

²⁰ London, The National Archives, Foreign Office (= TNA, FO) 70/98, f. 101. La tabella riproduce fedelmente quella ivi contenuta.

²¹ Il cosiddetto privilegio di bandiera sublimava i bastimenti esteri ne' porti del Regno ad altrettanti luoghi di asilo. Era questa una mostruosità che offendeva la dignità del governo, sovvertiva la polizia dell'ordine pubblico, distruggeva le garantigie della percezione doganale a cui oggi giorno s'intestano i più cari interessi della pubblica interna economia, ed infine deprimeva la marina mercantile nazionale in modo che inutili riuscivano gli sforzi e gl'incoraggiamenti per animarla. [M.L. ROTONDO, *Saggio politico su la popolazione e le pubbliche contribuzioni del Regno delle Due Sicilie al di qua del Faro*, Napoli 1834, cit. in T. DEL CONTE, *La politica commerciale del Regno delle Due Sicilie dal 1815 al 1858*, in «Risorgimento e Mezzogiorno», 15 (2004), p. 117].

²² E. PONTIERI, *Il riformismo borbonico nella Sicilia del Sette e dell'Ottocento*, Napoli 1965, p. 283.

Ottenuta la conferma dei privilegi con la stipula della Convenzione del 1816²³, i vantaggi per la Gran Bretagna erano notevoli, riuscendo a far gravitare il più debole partner nel suo 'sistema marittimo'²⁴; d'ora innanzi sarebbe stata la concorrenza delle altre potenze marittime ad attirare l'attenzione dei diplomatici inglesi.

Quella che più era sotto la lente di osservazione dei consoli britannici era la presenza di bastimenti statunitensi nei porti siciliani, specialmente in quello messinese, in quanto gli americani erano i maggiori concorrenti nel commercio dei prodotti coloniali²⁵ nell'isola, ramo interamente gestito dai commercianti inglesi²⁶.

Già all'inizio del sec. XIX nell'epoca d'oro del 'Neutral Trade' gli Stati Uniti trovavano nei mercati esteri lo sbocco per i prodotti nazionali e coloniali, grazie alla presenza di una dinamica flotta mercantile che, mostrava pienamente nel Mediterraneo, la sua capacità di adattamento alle complesse condizioni economiche e politiche dell'area²⁷.

In pochi anni gli americani realizzavano nell'area del Mar Mediterraneo proficui scambi di prodotti agricoli e coloniali attraverso i porti di New York e Boston, passando dai 20 milioni di dollari del 1790 al picco dei 108 milioni del 1807, con notevoli effetti benefici sull'industria e la finanza²⁸.

Le relazioni commerciali tra Messina e gli Stati Uniti erano iniziate già a partire dal 1802, anno in cui si registravano l'arrivo di otto vascelli statunitensi, i quali scaricavano zucchero, caffè, tè, pepe e rum, caricando sommacco, sapone, olio, seta, sale e aceto²⁹.

²³ Punto cruciale della convenzione era l'articolo 7, in cui si stabiliva che l'Inghilterra avrebbe goduto di «una diminuzione del dieci per cento sull'ammontare delle imposizioni, pagabili, secondo la tariffa vigente il primo di Gennaio del 1816, sulla totalità delle mercanzie, o prodotti del Regno Unito della Gran Bretagna e dell'Irlanda». Poiché le navi napoletane non godevano degli stessi vantaggi, risultava chiaro che gli interessi economici del regno meridionale erano stati brutalmente sacrificati a quelli dei partner internazionali; persino Giuseppe Bonaparte e Gioacchino Murat avevano rifiutato di concedere vantaggi del genere a Napoleone. Vd. J.A. DAVIS, *Napoli e Napoleone*, Soveria Mannelli 2014, p. 454.

²⁴ E. DI RIENZO, *Il Regno delle Due Sicilie e le Potenze europee 1830-1861*, Soveria Mannelli 2012, p. 30.

²⁵ A partire dalla seconda metà del sec. XVIII e fino alla metà degli anni '30 del secolo successivo, dei prodotti coloniali importanti in Gran Bretagna, l'85% dello zucchero e del tabacco e circa il 94% del caffè, venivano riesportati soprattutto in Europa. Vd. N. FERGUSON, *Impero*, Milano 2015, pp. 26-30.

²⁶ I. GLAZER - V. BANDERA, *Terms of trade between South Italy and the United Kingdom 1817-1869*, in «The Journal of European Economic History», 1 (1972), pp. 7-36.

²⁷ N. CRINITI, *Stati Uniti e Barcellona. Il traffico marittimo, della bandiera Nordamericana con la Catalogna attraverso i report consolari (1800-1861)*, Milano 2011, pp. 11-12.

²⁸ D.C. NORTH, *The United States Balance of payments 1790-1860*, in *National Bureau of Economic Research*, Cambridge - Mass. 1860, pp. 591-592.

²⁹ CICCÌÒ, *Gli Stati Uniti e il Regno delle Due Sicilie nell'Ottocento*, cit., pp. 74-75.

Anche per gli americani il porto di Messina diveniva lo scalo preferito dell'isola sia per la gamma dei prodotti esportati, intrecciando produzione isolana con quella calabrese³⁰, sia perché l'area era priva di uno scalo per i bastimenti che percorrevano le rotte oceaniche³¹. Era evidente come la presenza commerciale americana nei porti mediterranei entrava in aperto contrasto con il commercio inglese, soprattutto nell'esportazione di prodotti coloniali, e a partire dai primi decenni post Restaurazione, del cotone³².

Lo scontro militare con la Gran Bretagna scoppiava infatti a causa degli abusi inglesi a danno del commercio americano che il governo statunitense non era più disposto ad accettare passivamente. Arruolamento forzato, continue molestie ai mercantili lungo la costa americana, l'uso di blocchi pretestuosi e le amplissime restrizioni degli *Orders in Council*³³, finanche l'accusa di istigare gli indiani alla guerra di frontiera³⁴, determinavano la dichiarazione di guerra del 18 Giugno 1812, nonostante il governo inglese, a seguito di forti pressioni della borghesia mercantile guidata da Brougham, aveva ritirato gli Order in Council, proprio per evitare lo scontro armato con gli Stati Uniti in un momento così drammatico per la Gran Bretagna³⁵.

Terminato lo scontro militare con l'Inghilterra, definito negli Stati Uniti come 'seconda guerra di indipendenza'³⁶ con la pace di Gand del 1814, il commercio internazionale degli americani registrava un notevole incremento; nella prima metà dell'Ottocento più del 40% del valore delle esportazioni americane era indirizzato verso la Gran Bretagna, ma negli anni seguenti aumentava notevolmente il traffico verso i porti mediterranei, specialmente verso i porti italiani³⁷.

Nonostante la fine delle ostilità tra le due potenze anglofone, alcune questioni che avevano determinato il conflitto rimanevano inalterate, soprattutto quella della visita a bordo delle navi statunitensi, misura che violava apertamente i diritti dei paesi neutrali.

³⁰ Erano notevoli i traffici tra le due sponde dello stretto, soprattutto nel contrabbando di sale dalla Sicilia verso il Regno di Napoli. Vd. I. FAZIO, *Soggetti, spazi e istituzioni urbane nel contrabbando di sale tra Sicilia e Regno di Napoli fra guerre Napoleoniche e Restaurazione*, in «Archivio Storico Messinese», 100 (2019), pp. 147-160.

³¹ CICCIO, *Gli Stati Uniti e il Regno delle Due Sicilie nell'Ottocento*, cit., p. 74.

³² A metà Ottocento gli Stati Uniti raggiungevano il 75% della produzione mondiale di cotone entrando nell'area mediterranea direttamente in competizione con il cotone inglese. Vd. P.A. TONINELLI, *Nascita di una nazione. Lo sviluppo economico degli Stati Uniti (1780-1914)*, Bologna 1993, p. 18.

³³ L'applicazione degli *Orders in Council* limitavano il commercio neutrale nel Continente e la visita alle navi americane per cercarvi i disertori della marina inglese. Vd. G.M. TREVELYAN, *Storia dell'Inghilterra nel secolo XIX*, Torino 1941, p. 238.

³⁴ M.A. JONES, *Storia degli Stati Uniti d'America*, Roma 2002, p. 95.

³⁵ TREVELYAN, *Storia dell'Inghilterra*, cit., p. 239.

³⁶ M.A. JONES, *Storia degli Stati Uniti d'America*, cit., p. 98.

³⁷ BATTAGLIA, *Consular and Commercial Relations*, cit., pp. 151-153.

Era questo lo scenario in cui si verificava una disputa tra ufficiali e marinai inglesi e americani nel porto di Messina nel settembre del 1816. L'importante porto siciliano non era nuovo a contese internazionali, arrivando in qualche caso a pregiudicare la stessa giurisdizione territoriale rispetto a quella extraterritoriale dei consoli stranieri³⁸ presenti nella piazza.

«Dal 12 Settembre una disputa tra inglesi e americani stava disturbando la quiete di questo porto»³⁹; così il proconsole britannico di Messina William Barker annotava in un dispaccio indirizzato a Napoli; la nota proseguiva con l'ammissione dello stesso Proconsole di non essere stato capace di risolvere la questione, allegando un report ufficiale sui fatti accaduti⁴⁰.

Verso le 12 dopo pranzo, un marinaio di colore appartenente ad una delle fregate americane che si trovavano nel porto, veniva trovato a bordo del brigantino mercantile britannico *Ann*. Sospettato di furto e rinvenuta la refurtiva in un fazzoletto, il marinaio sosteneva di aver ricevuto il tutto da un marinaio americano che si trovava a bordo dello stesso brigantino. Gli inglesi convinti del tentativo di furto, lo legavano all'albero maestro, lo flagellavano e alla fine lo gettavano in mare⁴¹.

Il marinaio americano tornato a bordo della sua fregata raccontava l'accaduto agli ufficiali, i quali, insieme ad un cospicuo numero di marinai, si precipitavano minacciosi sotto il brigantino inglese. Fortunatamente si trovava a passare sul molo il ten. col. Litterio Natali, capitano del porto, il quale informato dei fatti, chiamava gli ufficiali e i marinai americani, accompagnandoli presso il loro consolato⁴², evitando così che la situazione degenerasse.

Tempestivamente informato dei fatti il principe di Scaletta, governatore di Messina, interveniva convocando subito il commodoro americano Chauney, il quale da subito insisteva nel voler castigare gli inglesi, secondo le leggi di questo paese, in quanto riteneva aver commesso un delitto d'imposizione⁴³.

Per risolvere velocemente la questione senza ulteriori problemi, il principe di Scaletta concordava con il proconsole inglese Barker di far dichiarare al comandante del brigantino inglese che nella vicenda non si era mai avuta l'intenzione di offendere la nazione americana, in quanto non si conosceva la nazionalità del marinaio, il quale veniva trattato così severamente perché

³⁸ A. CLEMENTE, *Da Tripoli a Messina. Spazi contesi nel Mediterraneo Settecentesco, tra complementarità macroeconomiche e gelosia del commercio*, in «Storia Economica», 1 (2018), pp. 11-34.

³⁹ TNA, FO, 70/76, 147, September, 25 - 1816.

⁴⁰ *Ibidem*.

⁴¹ TNA, FO, 70/76, f. 170, September, 16 - 1816 (Rapporto del principe di Scaletta, governatore di Messina).

⁴² *Ibidem*.

⁴³ *Ibidem*.

trovato a rubare sul brigantino inglese e per aver mancato di rispetto alle leggi di codesto porto⁴⁴; tale risoluzione veniva sottoposta e accolta anche dal console americano.

La questione sembrava esser conclusa nel migliore dei modi, tanto da soddisfare lo stesso principe, che vedeva così ripristinata la tranquillità e la pace nel porto di Messina.

La notte seguente in una taverna del porto si scatenava una zuffa tra inglesi e americani; dopo essersi battuti a calci e pugni si dileguavano a seguito dell'arrivo della ronda notturna. Nella stessa notte un chirurgo dell'equipaggio americano veniva aggredito mentre si trovava a bordo della sua fregata; interrogato dall'ufficiale della ronda, il chirurgo sosteneva di essere stato assalito da un inglese, e che per liberarsi tirò fuori una pistola; nella colluttazione lo stesso rimaneva ferito ad una mano da un'arma da taglio.

A seguito del fatto ufficiali e marinai americani circondavano il brigantino inglese con l'intenzione, a detta degli americani, di voler sapere chi fosse il feritore, sicuramente conosciuto dal capitano inglese. Dal canto suo il capitano del brigantino britannico sentendosi minacciato allertava gli altri bastimenti inglesi e ordinava al suo equipaggio di tenersi pronti a far fuoco⁴⁵.

Avvisato tempestivamente il console inglese, inviava subito il suo cancelliere, accompagnato dalla ronda e dalla pattuglia militare subito precipitatosi sul luogo, evitando così l'imminente scontro armato.

L'indomani il proconsole inglese si precipitava dal principe di Scaletta in cerca di sostegno per i bastimenti inglesi presenti nel porto di Messina, ricordandogli quanto si fosse premurato per risolvere la disputa con gli americani; il principe di Scaletta mandava una missiva al commodoro statunitense in cui invitava lo stesso a ordinare ai suoi equipaggi di rimenare a bordo delle loro navi nella notte seguente, in quanto il governo di Sua Maestà Ferdinando, essendo in pace con le due nazioni, non poteva permettere che sul suo territorio si alterasse la pace e la tranquillità. Inoltre, disponeva anche l'aumento di pattuglie notturne con l'ordine di arrestare "tutti quelli individui appartenenti a qualunque nazione che si fossero trovati in rissa; nel caso di ufficiali sarebbero stati condotti alla Granguardia, se soldati o marinai alle carceri"⁴⁶.

Avendo fatto pervenire lo stesso ordine al commodoro americano, il principe di Scaletta si dichiarava molto dispiaciuto per la risposta dello stesso: «con mio dispiacere debbo dire che questo uomo freddissimo, dopo d'averlo fatto venire per tre volte da me, onde effettuasse il sopra detto, e dopo di averlo fatto continuare ad assistere da questo ottimo Capitano del Porto Ten.

⁴⁴ TNA, FO, 70/76, f. 171.

⁴⁵ *Ibidem*.

⁴⁶ TNA, FO, 70/76, f. 172.

Col. Natali, del quale non posso bastantemente lodarmi, non fu possibile muoversi, che anzi disse al Natali che arrivando le cose ad un certo punto non rimaneva che rimettersi il tutto alla Provvidenza»⁴⁷.

Intanto numerosi marinai americani si vedevano aggirarsi armati per la marina del porto, e onde evitare altri scontri il principe di Scaletta ordinava al console inglese di far rimanere i suoi marinari a bordo delle proprie navi per tutta la notte. Inoltre, lo stesso governatore di Messina ordinava la chiusura di tutti i locali del suddetto porto «sino a nuova disposizione, e che 30 uomini di truppa comandati da un ufficiale e preceduti dal Ten. Col. Natali eseguissero quanto disposto, e che la ronda paesana con la solita pattuglia vigilasse a far chiudere tutti i luoghi che sogliono essere sorgente di risse»⁴⁸.

Nonostante queste misure verso le 12 della notte del 20 settembre, si sentivano dei colpi di pistola sparate da un peschereccio nel porto; nel giro di pochi minuti si veniva a sapere che erano stati sparati da alcune guardia marine della squadra americana. Poco dopo si udivano delle grida in direzione del brigantino britannico, e quando la ronda notturna lo raggiunse, trovavano tre ufficiali americani e il capitano inglese Bell che si azzuffavano violentemente⁴⁹.

Il capitano del porto interveniva tempestivamente, separando i contendenti e conducendoli all'ufficio di polizia del porto di Messina, conducendoli in stanze separate.

Interrogato il capitano inglese Bell dichiarava che non appena era stato informato dei fatti accaduti sul brigantino *Ann* era subito accorso «a bordo e avevo visto un uomo nero alle spalle e l'equipaggio che lo stava castigando e ne avevo anche preso parte; ma con la presente dichiaro solennemente davanti a Dio Onnipotente che non sapevo a quale paese appartenesse, e non intendevo offendere alcuna nazione o persona di autorità nel correggere un ladro che era stato scoperto con la refurtiva rubata»⁵⁰. Nella sua deposizione il capitano Bell aggiungeva che poco dopo «un ufficiale in uniforme degli Stati Uniti era salito a bordo dicendo che avevo fustigato un marinaio americano con un linguaggio molto offensivo, a cui ho risposto di non sapere il paese a cui apparteneva l'uomo di colore»⁵¹.

Saputo dell'accaduto numerosi ufficiali e marinai americani si precipitavano al suddetto ufficio, e secondo il governatore di Messina, senza alcun

⁴⁷ *Ibidem.*

⁴⁸ TNA, FO, 70/76, f. 173.

⁴⁹ *Ibidem.*

⁵⁰ *Deposition of John Bell Master of the schooner Ann belonged to Malta sworn and taken this day before us W.W. Barker British Pro Consul* (TNA, FO, 70/76, f. 151, September, 16 - 1816).

⁵¹ *Ibidem.*

riguardo per quel luogo né per le autorità, né per le truppe di S.M. Siciliana, richiedevano la restituzione dei loro compagni, in quanto asserivano che il capitano inglese non era stato egualmente arrestato.

Il capitano del porto di Messina per convincerli dell'errore in cui erano caduti rispondeva che il capitano inglese si trovava in un'altra stanza; gli ufficiali americani allora fingendo di volersene accertare, penetrarono nella stanza con l'intento di ferirlo. Nella colluttazione che ne scaturiva lo stesso capitano del porto rimaneva ferito ad una mano.

Il governatore di Messina appena informato dei fatti si precipitava sul luogo insieme al console americano e al proconsole inglese; immediatamente lo stesso proponeva alle parti in causa la risoluzione della questione o con vicendevoli concessioni o per via giudiziaria. Entrambi i consoli decidevano per una risoluzione amichevole evitando così le vie legali, mandando tutti gli ufficiali e i marinai arrestati sui rispettivi legni⁵².

Il giorno seguente alle ore 12 il brigantino inglese *Ann* lasciava Messina facendo vela verso Malta; ma all'uscita del porto, verso il forte San Salvatore veniva raggiunto da tre lance americane che l'abbordavano; saliti a bordo del brigantino inglese gli americani richiedevano al capitano Bell la restituzione di un disertore americano che era dell'equipaggio. Il capitano Bell consegnava immediatamente e senza avversione il disertore richiesto. In quello stesso istante sopraggiungeva la fregata americana *United States*, partita da Messina in assetto di guerra, con le batterie pronte a far fuoco e con l'equipaggio armato sulla costa e gli alberi, intimando al brigantino inglese di rientrare nella città dello Stretto, ancorandosi sotto il tiro del cannone del vascello che era rimasto all'ingresso del porto.

Rientrati tutti a Messina, un ufficiale americano si recava a bordo del suddetto bastimento inglese per consegnare al capitano Bell un lasciapassare, in quanto due fregate e una corvetta americana, partite da qualche giorno dalla stessa città e che si trovavano in crociera non gli dessero nessuna molestia nel corso della sua navigazione.

Il lasciapassare veniva inizialmente rifiutato dal capitano inglese, ma accettato il giorno successivo, prima di riprendere la navigazione verso Malta.

Il governatore di Messina principe di Scaletta dichiarava in una missiva successiva di essere stato messo a conoscenza dell'accaduto solo al rientro del brigantino inglese nel porto, non negando la sua indignazione per gli atti compiuti dai vascelli americani, a suo dire umilianti nei confronti della sovranità di S.M. Siciliana⁵³, e che la consegna del disertore americano era

⁵² TNA, FO, 70/76, f. 175.

⁵³ TNA, FO, 70/76, f. 176.

stato possibile «a seguito di una scambievole convenzione che esiste tra le due nazioni e qui generalmente ignorata»⁵⁴.

L'episodio sorto all'indomani della Restaurazione nella piazza di Messina, importante scalo Mediterraneo per entrambe le potenze, dimostrava che, nonostante la fine del conflitto e il ritorno in una situazione di pace, la questione della visita a bordo, non si era del tutto conclusa.

Per il restaurato Regno delle Due Sicilie emergeva sempre di più la condizione economica periferica rispetto alle grandi Potenze⁵⁵, con un ruolo politico caratterizzato ormai da una sovranità 'vincolata'⁵⁶, dove numerose e continue dovevano essere le frodi commerciali e il contrabbando⁵⁷, a cui era sottoposto il Regno dai mercanti stranieri, che gestivano quasi interamente il commercio di entrata e uscita dai porti del Mezzogiorno.

⁵⁴ Il principe di Scaletta faceva un esplicito riferimento agli *Orders in Council* (TNA FO, 70/76, f. 176.).

⁵⁵ BEVILACQUA, *Il Mezzogiorno nel mercato internazionale*, cit., p. 21.

⁵⁶ Per la questione delle 'sovranità vincolata' del Regno di Napoli iniziata a partire dalla fine del Settecento vd. A. CLEMENTE, *La sovranità vincolata. Mercantilismi, guerre commerciali e dispute istituzionali negli anni settanta del Settecento*, in «Storia Economica», 2 (2015), pp. 517-545.

⁵⁷ I. FAZIO, *Il Porto franco di Messina nel lungo XVIII secolo. Commercio, fiscalità e contrabbandi*, Roma 2021.