

UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI NAPOLI
"FEDERICO II"



TESI DI DOTTORATO DI RICERCA IN
STORIA ECONOMICA
XXV CICLO

*Il Regno delle Due Sicilie e Malta:
relazioni diplomatiche, flussi
commerciali e monetari
(1798-1860)*

COORDINATORE

Ch.ma Prof.ssa

Maria Carmela Schisani

CANDIDATA

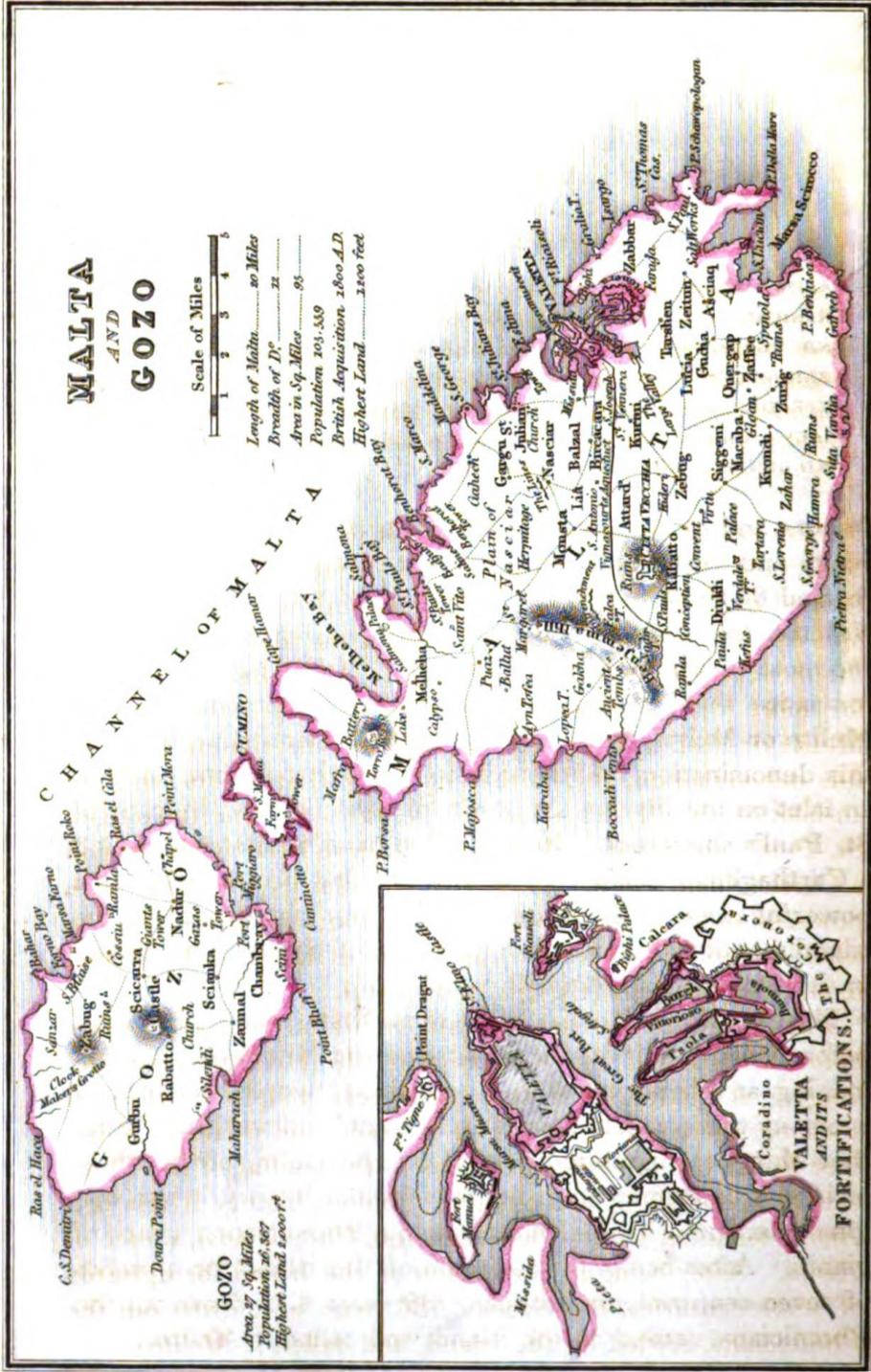
Lucia Borriello

Il mare.

*Bisogna cercare di immaginarlo,
con gli occhi di un uomo del passato:
come un limite,
una barriera che si estende fino all'orizzonte,
come un'immensità ossessiva,
onnipresente, meravigliosa, enigmatica.*

Il Mediterraneo

Fernand Braudel



INDICE

Introduzione	p. 7
Capitolo 1 – L’economia e la società nel Regno	
delle Due Sicilie tra ‘700 e ‘800	p. 10
1.1 La struttura sociale	p. 14
1.2 L’agricoltura e l’industria	p. 16
1.3 La politica commerciale e le relazioni internazionali	p. 20
1.4 La politica doganale	p. 24
Capitolo 2 – Malta: la “torre del Mediterraneo”	
2.1 Brevi cenni storici	p. 30
2.2 La struttura sociale dell’isola	p. 41
2.3 Una economia in lenta crescita	p. 45
2.4 Un crocevia di relazioni commerciali	p. 47
2.5 Il regime doganale	p. 50
Capitolo 3 – La questione della “sicurezza” tra Regno	
di Napoli e Malta	p. 54
3.1 Le regole per la sicurezza nel Regno delle Due Sicilie	p. 54
3.2 Le regole per la sicurezza a Malta	p. 60
3.3 Le competenze del Ministero degli Interni	p. 64
3.4 Le questioni di sicurezza nei documenti originali	p. 67

Capitolo 4 – La difesa della salute: le epidemie e le “quarantene”	p. 72
4.1 La gestione sanitaria nel Regno delle Due Sicilie	p. 73
4.2 Malta: il luogo delle quarantene	p. 76
4.3 La sanità marittima	p. 82
4.4 I casi e le misure cautelative del Ministero della Salute del Regno di Napoli	p. 86
Capitolo 5 – Le relazioni diplomatiche e commerciali tra il Regno delle Due Sicilie e Malta	p. 97
5.1 Le relazioni diplomatiche tra il Regno delle Due Sicilie e Malta	p. 98
5.2 Le relazioni commerciali tra il Regno delle Due Sicilie e Malta	p. 104
5.2.1 I dati del commercio nella documentazione originale del Ministero degli Esteri del Regno delle Due Sicilie	p. 110
5.2.2 Gli approdi dei “legni” a Malta	p. 113
5.2.3 Una classificazione del naviglio	p. 115
5.2.4 I porti di partenza	p. 126
5.2.5 Le merci degli scambi	p. 129
Capitolo 6 – I mercanti inglesi a Malta: scambi commerciali e finanziari oltre il Mediterraneo	p. 136
6.1 Mercanti inglesi a Malta	p. 136
6.2 James Bell: tra Malta, Napoli e Londra	p. 145

6.3	Thomas Hanbury: da Londra a Shangai	p. 150
	Conclusioni	p. 158
	Bibliografia	p. 164
	Sitografia	p. 172
	Fonti archivistiche	p. 173

INTRODUZIONE.

Nel periodo intercorrente tra la fine del XVII secolo e gli inizi del XIX, si sono verificati cambiamenti che hanno segnato uno spartiacque fondamentale tra l'Europa medievale, moderna e contemporanea: governi, politiche economiche, relazioni internazionali e commerciali hanno creato una rete così fitta da dare vita a sviluppi epocali ed a dinamiche che hanno lastricato la strada verso nuovi orizzonti globalizzati.

La tesi propone la ricostruzione delle relazioni intercorrenti tra Malta e il Regno delle Due Sicilie, in particolare, a livello diplomatico, sanitario, commerciale e monetario, tra il 1798, data dell'occupazione francese di Malta, e il 1860, anno dell'Unità d'Italia.

Il lavoro si inserisce nella tradizione di studi avviati dagli allievi del Prof. Demarco sulle relazioni commerciali del Regno delle Due Sicilie (con la Russia, Vincenzo Giura; con l'Egitto, Francesco Balletta; con gli Stati Uniti, Maria Luisa Cavalcanti) e si articola in sei capitoli, partendo da una bibliografia di settore ed esplicandosi attraverso l'indagine archivistica.

Il lavoro inizia con un quadro di contesto, racchiuso nei primi due capitoli, in cui sono riprese le principali vicende storiche sia del Regno delle Due Sicilie che di Malta, consequenzialmente alle relazioni fra i due stati.

I capitoli successivi sono costruiti, senza una particolare priorità fra di loro, sui fondi archivistici dell'Archivio di Stato di Napoli. Il terzo capitolo è incentrato sul Ministero di Polizia

del Regno e di come gestiva i rapporti con il feudo poco distante dalla Sicilia, soprattutto alla luce dei cambiamenti politici; in questo capitolo, si fa riferimento anche al Ministero dell'Interno, poiché i due Ministeri non solo si sono alternati ma spesso si sono fusi nelle competenze. Il quarto capitolo valuta i provvedimenti presi dal Ministero della Salute, sia sui territori continentali che sull'isola maltese, in maniera particolare in concomitanza con la diffusione delle epidemie di peste e di vaiolo che flagellarono il bacino mediterraneo. Il quinto capitolo, costruito sul fondo del Ministero degli Esteri, riprende sotto l'aspetto diplomatico gli scritti fra Consoli e Ministri sulle relazioni triangolari fra Maltesi, Inglesi e sudditi del Regno, e li analizza sotto quello commerciale, riportando gli arrivi a Malta di bastimenti battenti regia bandiera, con disamina merceologia, geografica, temporale, quantitativa e qualitativa di tali approdi. Le relazioni commerciali sono particolarmente collegate all'aspetto finanziario; quindi, nel sesto capitolo si esamina la questione specifica dei mercanti e dei mercanti-banchieri inglesi a Malta. A tal proposito, vengono riportati come emblematici i casi di James Bell, mercante-banchiere inglese, presente a Malta con due case di commercio ed attivo corrispondente della casa Rothschild di Napoli e di Parigi anche sulle nuove piazze americane, e di Thomas Hanbury, botanico inglese, solerte mercante-banchiere di istanza fra Malta e la Cina, che intraprendeva dinamici commerci dei bachi da seta e dei Colonnati di Spagna, che la casa Rothschild gli affidava.

Le fonti archivistiche originali sono state raccolte presso l'Archivio di Stato di Napoli, pertinenti ai fondi del Ministero

degli Affari Esteri, del Ministero della Salute, del Ministero di Polizia e del Ministero degli Affari Interni; presso il Centre Des Archives Du Monde Du Travail (CAMT) di Roubaix, fondo Banque Rothschild - corrispondenti; infine presso il Rothschild Archive di Londra, fondo Rothschild House of Naples - corrispondenza commerciale e privata.

Alla ricerca archivistica, complicata dalla lacunosità dei fondi documentali, si è affiancata la ricostruzione teorica della struttura economica, monetaria e istituzionale del Regno delle due Sicilie e di Malta, oltre che alla letteratura economica e storico economica del periodo, grazie alla consultazione di pubblicazioni, riviste, articoli, papers, etc. di settore.

Corre l'obbligo di ringraziare, innanzitutto, il Professore Francesco Balletta, che ha creduto nelle mie capacità, appoggiando la mia ricerca con un costante supporto di incoraggiamento. Ringrazio, inoltre, con particolare affetto, la Professoressa Maria Carmela Schisani, per i suoi costanti consigli, la sua disponibilità professionale e umana, e per avermi dato la possibilità di esaminare il materiale da lei raccolto in anni di studio presso il Rothschild Archive di Londra. Infine, un grazie sentito va alle mie colleghe, Maria Rusciano e Flora Parente, per aver vissuto insieme un'esperienza straordinaria, con amicizia, lealtà e sana competizione.

CAPITOLO PRIMO

L'ECONOMIA E LA SOCIETA' DEL

REGNO DELLE DUE SICILIE

TRA '700 E '800.

«Quest'ampia, e possente parte d'Italia, che Regno di Napoli oggi s'appella, il qual circondato dall'uno, e dall'altro mare, superiore ed inferiore, non ha altro confine mediterraneo, che lo Stato della Chiesa di Roma, quando per le vittoriose armi del Popolo Romano fu avventurosamente aggiunta al suo Imperio, ebbe forma di governo non troppo diversa da quella, che sortì da poi né tempi degli stessi Romani Imperatori. Nuova politia sperimentò quando sotto la dominazione de' Re d'Italia pervenne. Altri cambiamenti videro sotto gli imperatori d'Oriente. E vie più strane alterazioni sofferse, quando per varj casi trapassata di Gente in Gente, finalmente sotto l'Augustissima Famiglia Austriaca pervenne. Non fu né tempi della libera Repubblica divisa in *Provincie*, come ebbe da poi; né comunemente altre leggi non conobbe se non le Romane». Così Pietro Giannone descrive la grandezza del Regno di Napoli nel primo libro del suo *Storia civile del Regno di Napoli*.

Regno di Napoli era il nome informale con cui era conosciuto, nella moderna storiografia, l'antico stato italiano esistito, con alterne vicende, dal XIII al XIX secolo, il cui nome ufficiale

era Regno di Sicilia citeriore. Il territorio del Regno di Napoli corrispondeva alla somma dei territori delle attuali regioni d’Abruzzo, Molise, Campania, Puglia, Basilicata e Calabria e comprendeva anche alcune aree dell’odierno Lazio meridionale ed orientale.

Il Regno di Sicilia venne istituito nel 1130, quando Ruggero II d’Altavilla ricevette il titolo di *Rex Siciliae*. I due regni furono riuniti in due vice-reami spagnoli distinti nel XV secolo ma con la dicitura *ultra et citra Pharum*, con la conseguente distinzione storiografica e territoriale tra Regno di Napoli e Regno di Sicilia. L’unificazione di entrambi i regni si ebbe nel 1816 con il nome di Regno delle due Sicilie.



Coinvolto nella crisi dinastica degli Asburgo di Spagna, il Regno passò agli Asburgo d'Austria nel 1707. Nel 1734, con un'azione militare, Carlo di Borbone, poi Carlo III di Spagna, instaurò a Napoli la dinastia borbonica. Con suo figlio Ferdinando IV, il regno fu caratterizzato da una politica riformista, attuata dal ministro Bernardo Tanucci, attraverso una stretta collaborazione fra monarchia e settori illuminati. Negli anni della Rivoluzione francese, nel Regno di Napoli si costituì, dopo la vittoria delle truppe francesi su quelle borboniche, la Repubblica napoletana. L'ostilità del popolo, sobillato dagli agenti della monarchia e del clero, e l'azione delle bande armate al servizio dei Borbone fecero cadere la Repubblica in pochi mesi. Nel 1799 e tra il 1806 e il 1815 il Regno di Sicilia ospitò i sovrani borbonici fuggiti da Napoli dopo l'occupazione francese, e nel 1816, dopo la sua unificazione con il Regno di Napoli, andò a costituire il Regno delle Due Sicilie. Il Regno fu riconquistato da Napoleone, che lo affidò al fratello Giuseppe Bonaparte (1806-08) e poi a Gioacchino Murat (1808-15), mentre la Sicilia restava ai Borbone. La politica imposta da Napoleone per l'applicazione del Blocco Continentale fu particolarmente gravosa per il Regno. Le conseguenze furono drammatiche: vennero a mancare i proventi doganali, furono chiusi i mercati di sbocco, i proprietari non riuscirono più a pagare le imposte, furono abbandonati molti ettari di campi, il crescente tasso di disoccupazione rinsaldò le fila del brigantaggio.¹

¹ P. Villani, *Italia napoleonica*, Napoli 1979, pp. 130-131.

Il Congresso di Vienna eliminò il Regno di Sicilia, ma, con la Restaurazione, i Borbone tornarono a regnare su Napoli e la Sicilia. Da quel momento, si perseguì un rigido accentramento; la Sicilia vide scomparire la propria autonomia e il regno assunse il titolo ufficiale di Regno delle Due Sicilie. Nel 1848, Ferdinando II fu costretto a concedere una Costituzione, ma già a maggio si chiuse la fase costituzionale con il ripristino dell'assolutismo. Nella seconda metà degli anni Cinquanta, si segnarono i destini del Regno con il distacco dei ceti più avanzati della società meridionale dalla dinastia borbonica, giudicata reazionaria, e con la costruzione dell'unità d'Italia. I Borbone governarono fino al 1860, anno in cui il loro potere crollò a seguito della spedizione dei Mille di Garibaldi e del plebiscito del 21 ottobre 1860 con cui fu sancita l'annessione del Regno delle Due Sicilie al Regno di Sardegna, tappa che portò alla costituzione del Regno d'Italia nel marzo 1861.

Eventi economico-sociali, vicende industriali e commerciali, andamento della politica monetaria mutarono profondamente l'assetto in vigore da secoli all'interno del Regno delle Due Sicilie, e lastrarono la strada verso il processo che portò all'unità d'Italia. L'influenza politica dell'aristocrazia decadde, una nuova borghesia assunse il controllo economico e politico del paese; l'industria, nonostante un inizio di meccanizzazione e di espansione, risentì dell'arretratezza e della ristrettezza del mercato, la quale non fu salvaguardata nemmeno da politiche doganali protezionistiche; la disgregazione di antichi rapporti sociali incisero sul desiderio di libertà e di uguaglianza giuridica, economica e sociale.²

² D. Demarco, *Il crollo del Regno delle due Sicilie*, Napoli 1981, pp. V-XI.

1.1 La struttura sociale.

Alla fine del XVIII secolo, il Regno di Napoli era, anche senza comprendere il territorio della Sicilia, uno dei maggiori stati della penisola italiana, sia per estensione che per numero di abitanti. Su di una superficie di circa 24.000 miglia quadrate, viveva una popolazione di 4.828.914 persone.³ La stratificazione sociale era piramidale: vi erano, infatti, circa 31.000 fra feudatari, militari e nobili; 26.000 uomini di legge (giudici, avvocati, procuratori, notai, ecc.); 12.400 medici e chirurghi; 64.000 ecclesiastici; 26.659 monache. Il resto era composto dal popolo minuto, cioè da contadini, marinai, pastori ed artigiani.⁴

La potenza del ceto sociale era inversamente proporzionale al suo numero, infatti, gli agiati non raggiungevano un quinto della popolazione totale ma erano talmente potenti e ricchi da gestire gran parte delle rilevanti attività economiche del Regno, muovendo milioni di ducati all'anno. I restanti quattro quinti, invece, erano rappresentati dalla popolazione più misera, quella che viveva di sussistenza, sovraccaricata dalle tasse dei baroni, e sulla quale gravava il reale peso dell'intera società.

Secondo Domenico Demarco, all'inizio del 1800 si era venuta a creare una nuova classe sociale, il ceto medio, composto prevalentemente da togati. Rispetto ad altri paesi altrettanto sviluppati, nei quali erano, invece, maggiormente presenti mercanti e industriali, questa nuova fetta di popolazione era riuscita a ritagliarsi un potere notevole grazie allo stato caotico

³ Ibidem, pp. 1-2.

⁴ Ibidem, p. 2.

della legislazione, che in taluni casi addirittura favoriva l'esercizio di professioni lucrose anche senza adeguati titoli di studio o lunghe pratiche.

A favorire questa tipologia di stratificazione sociale era la radicata feudalità, mal accettata dalla plebe, ma anche combattuta dai Borbone che, pur di evitare sommosse popolari, cercavano di limitare soprusi e abusi fino a giungere all'editto di abolizione del feudalesimo del 1806.⁵ La legislazione antecedente sulla feudalità era stata abrogata nei soli territori del regno di Napoli (il Re Giuseppe Bonaparte rivendicava formalmente anche la sovranità politica sulla Sicilia controllata dagli anglo-borbonici), accrescendo, da un lato la potestà dello stato sulla società e il monopolio della sovranità politica del Regno a danno dei diritti calpestati del ceto baronale e aristocratico e, dall'altra, contribuendo a parcellizzare e a frammentare le vaste proprietà terriere. In Sicilia, diversamente dalla parte continentale, i diritti feudali erano stati abrogati dallo stesso regime anglo-borbonico relegato sull'isola durante il decennio francese, con l'entrata in vigore della costituzione del regno di Sicilia del 1812 (istituto di chiaro stampo liberale britannico) sotto l'influenza del viceré William Bentinck. In definitiva, nel regno di Napoli si otteneva ufficialmente l'abolizione della feudalità con la legge firmata da Giuseppe Bonaparte nel 1806, strada però già aperta dalla prammatica di Ferdinando IV nel 1792. In Sicilia il feudalesimo era stato abrogato solo con la costituzione del 1812 e le Due Sicilie, al momento della restaurazione nel 1815, avevano visto la cancellazione del sistema del feudo sia

⁵ L. Bianchini, *Della storia delle finanze...*, cit., pp. 404-406.

al di là che al di qua del Faro.⁶ La legislazione successiva all'abolizione della feudalità era strettamente collegata alla gestione demaniale dei fondi delle terre confiscate. Ciò, unito alla scomparsa della manomorta ecclesiastica⁷ e del fedecommesso⁸, provocava un totale stravolgimento dell'economia e dei rapporti sociali; la proprietà feudale perdeva i diritti della sovranità ma, rendendo già poco, in quanto nelle mani di stranieri, molti nobili che vivevano a Napoli cominciarono ad avere la necessità di vendere le proprie terre, quantomeno quelle più dislocate dal centro, e a lasciare la città in cerca di località più remunerative, talvolta reinventando la propria vita. Questo processo di emancipazione terriera non faceva altro che agevolare l'emergente ceto borghese, il cui numero aumentava anche grazie agli ex feudatari, che iniziavano ad avere sempre maggiore peso, soprattutto economico.⁹

1.2 L'agricoltura e l'industria.

Nel regno borbonico, come negli altri stati preunitari, l'agricoltura costituiva il settore predominante. Le condizioni climatiche delle Due Sicilie favorivano la produzione di grano,

⁶ V. Gleijeses, *La storia di Napoli dalle origini ai giorni nostri*, Napoli 1977, pp. 670-674.

⁷ Secondo l'Enciclopedia italiana Treccani, il termine deriva dall'uso originario della mano recisa del vassallo defunto inviata al dominus per comunicargli il venir meno del servizio feudale; ma il termine era usato in vari significati, tutti comunque riferiti a uno status di immobilizzazione dei beni.

⁸ Secondo l'Enciclopedia italiana Treccani, per fedecommesso si intende la disposizione testamentaria con la quale si obbliga l'erede o il legatario a conservare e restituire in tutto o in parte l'eredità o il legato.

⁹ D. Demarco, *Il crollo del Regno...*, cit., pp. 9-23.

orzo, avena, patate, legumi e olio. Importanti erano anche le coltivazioni di agrumi e di molte altre piante idonee al clima mediterraneo, quali l'olivo, la vite, il fico, il ciliegio, il castagno, il nocciolo, il noce ed il mandorlo. L'agricoltura delle Due Sicilie aveva i suoi punti forti nelle pianure campane e pugliesi, non a caso le zone maggiormente sfruttate per la coltivazione di alberi da frutto erano le campagne intorno al Vesuvio. Nelle fertili pianure campane si realizzavano colture spesso di carattere intensivo (in particolare di ortaggi, alberi da frutto, tabacco e altre produzione per l'industria come la canapa, il lino ed il gelso). Le pianure e le colline rocciose delle Puglie, invece, erano suoli adatti alla produzione di oli e grani di qualità, in molti casi prodotti con soluzioni tecniche innovative, che venivano efficacemente quotati alla Borsa di Napoli e venduti su tutti i principali mercati europei. I vini, specialmente quelli prodotti in Sicilia, alimentavano un fiorente commercio con il Regno Unito e con le Americhe.¹⁰

Le riforme introdotte a partire dal 1806, il successivo ammodernamento della cosa pubblica ed il potenziamento delle strutture economiche voluto da Ferdinando II, avevano dato vita ad un ceto agrario borghese destinato a sostituire gran parte dei vecchi proprietari terrieri nobili. Infatti buona parte dei nobili del Regno erano soliti risiedere stabilmente a Napoli disinteressandosi delle proprietà rurali, perciò si dimostravano disposti a disfarsi delle loro estese terre affittandole o vendendole ai notabili di provincia, i quali erano in grado di acquistarle e gestirle proficuamente. Parte di questo ceto borghese (non solo agrario ma anche industriale) formatosi

¹⁰ http://it.wikipedia.org/wiki/Regno_delle_Due_Sicilie#Industria_e_impreditoria

nella prima metà dell'800 era divenuto un cardine dei nuovi movimenti liberali: la borghesia meridionale, forte delle posizioni economiche raggiunte, pretendeva riforme e posti di potere nel governo del Regno. In questo modo il ceto medio, nato anche grazie alle politiche economiche borboniche, diventava, in seguito alle mancate riforme del 1848, la classe sociale più ostile alla dinastia, trasformandosi nella spina dorsale dei movimenti costituzionali ed unitari protagonisti della dissoluzione del Reame nel 1860. L'abolizione del feudalesimo era il punto d'arrivo di un percorso iniziato dai tempi di Ferdinando I, il quale, incalzato dagli intellettuali del Regno, per primo aveva adottato una politica volta a fronteggiare il latifondismo, principale ostacolo al progresso agricolo del meridione rurale.

Nel provvedimento adottato dal governo di Giuseppe Bonaparte per debellare il feudalesimo, le quote di terreno assegnate ai braccianti non tenevano conto della composizione del nucleo familiare, costringendo molti di questi ad indebitarsi con i possidenti ricchi per comprare altro terreno. Con la seconda Restaurazione, il governo borbonico aveva adottato la legislazione entrata in vigore nel decennio napoleonico, e così gran parte dei problemi legati alla compravendita di terreni nelle province rurali, nonostante l'abolizione del feudo, rimanevano irrisolti, tanto da sfociare in rivolta in seguito agli avvenimenti del 1848.

Nelle aree meno fertili e più periferiche del Regno, ad esempio nell'interno della Sicilia ed in alcune zone montuose dell'entroterra peninsulare, l'isolamento contribuiva alla persistenza di alcuni gravi lasciti del feudalesimo, che

influissero negativamente sulle condizioni economiche dei braccianti agricoli locali. Questi disagi, tuttavia, erano compensati da una relativamente bassa pressione fiscale, dal modesto costo della vita e da una libertà pressoché totale di vendere i prodotti agricoli e dell'artigianato agrario sul mercato.¹¹

La fine delle guerre napoleoniche aveva messo a dura prova le industrie del Regno, soprattutto per la questione della sostenibilità della concorrenza straniera e della riconversione di industrie di determinati beni, necessaria ma difficile.

Per sostenere la ripresa industriale, i paesi europei avevano imboccato la strada del protezionismo, caratterizzata da dazi alle importazioni. Il Regno delle due Sicilie era arrivata a questa decisione con relativo ritardo, nel 1818, anno in cui era stata introdotta una nuova tariffa doganale; il dazio massimo era fissato ad un livello del 25-30% e colpiva pochissime merci; le merci non previste dalla tariffa erano gravate dal dazio del 3%, se riferite a merci grezze, del 10% se riferite a merci lavorate. Inoltre, i due decreti del 1823 e del 1824 avevano agevolato al massimo l'esportazione di merci di produzione interna e diminuire al contempo i dazi sulle materie prime necessarie alle manifatture nazionali; gli stessi decreti avevano portato alla quasi abolizione del sistema dei dazi *ad valorem* ed all'abrogazione della precedente pratica delle tare (che stabiliva dei criteri per la determinazione del peso netto) mediante l'istituzione di dazi specifici basati sul peso lordo.¹²

¹¹ L. Bianchini, *Della storia delle finanze...*, cit., pp. 540-549.

¹² F. Dias, *Amministrazione finanziaria del Regno delle due Sicilie*, Napoli 1856, pp. LX-LXVIII.

In questo modo, se fino al 1815 il Regno era prevalentemente agricolo, anche se con qualche piccola perla di protoindustria/artigianato, eliminando gli ostacoli che impedivano la crescita industriale, soprattutto in paragone con quelle degli altri paesi europei o del resto dell'Italia, l'industria napoletana si avviava verso un progresso notevole, toccando in alcuni settori livelli straordinari. Basti pensare all'industria della seta, della lana e del cotone, quelle minerarie, quelle della carta, del cuoio, ecc.¹³

Dunque, la politica industriale cercava di essere lungimirante e coerente, tanto che molti stranieri (soprattutto industriali svizzeri, francesi ed inglesi) trovavano conveniente investire nel Regno. Lo sviluppo industriale del Regno, cioè il trasferimento di risorse dal settore agricolo al settore industriale, non stava avvenendo per opera di privati come negli altri stati (grossi proprietari terrieri, come in Inghilterra, o banche, come in Germania), ma per diretto intervento dello stato, che tuttavia veniva anche coadiuvato da imprenditori privati con capitali agrari, commerciali, bancari e di paesi esteri.¹⁴

1.3 La politica commerciale e le relazioni internazionali.

Il commercio internazionale del Regno delle Due Sicilie avveniva quasi esclusivamente via mare e gli unici scambi via

¹³ D. Demarco, *Il crollo del Regno...*, cit., pp. 53-72.

¹⁴ *Ibidem*, pp. 53-72.

terra con altri stati erano rappresentati da quelli con lo Stato Pontificio.

I maggiori partner commerciali del Regno erano Gran Bretagna, Francia ed Impero austriaco, cioè il commercio estero del reame era caratterizzato dalla concentrazione di un gran numero di scambi verso pochi paesi.

Per le importazioni, la Gran Bretagna si attestava come maggior fornitore, mentre per le esportazioni, fino al 1847, il primato spettava alla Francia, seguita dall'Austria; successivamente, questi due stati furono scavalcati, in diverse occasioni, dal regno britannico che si attestava come il principale importatore di prodotti delle Due Sicilie. In particolare, gli stati più industrializzati, come appunto Inghilterra e Francia, importavano dal regno borbonico materie prime e prodotti agricoli. La bilancia dei pagamenti faceva rilevare saldi attivi, che erano determinati per la maggiore parte dai servizi, in particolare turismo e noli, e dalle esportazioni dai domini insulari. Se, infatti, per le province continentali, le esportazioni erano inferiori alle importazioni, per la Sicilia erano le esportazioni a superare le importazioni: l'isola, dunque, aveva una bilancia commerciale attiva che dava un contributo rilevante al saldo positivo della bilancia dei pagamenti.¹⁵

I traffici commerciali avvenivano in gran parte attraverso navi battenti bandiera borbonica soprattutto per le esportazioni. Per le importazioni, infatti, si evidenziava un andamento irregolare della preminenza dei battelli del regno; per le esportazioni,

¹⁵ Ibidem, pp. 53-72.

invece, i dati erano favorevoli alle navi meridionali.¹⁶ Più in generale, prescindendo dalla nazionalità delle imbarcazioni, il numero di legni che entravano vuoti (per caricare merci) o uscivano vuoti (dopo aver scaricato merci) dai porti del Regno era considerevole, ad esempio, anche nel 1848, anno in cui si verificò in Europa un'apprezzabile flessione dei commerci, dovuta ai moti rivoluzionari; si faceva in modo di mantenere valori che poco si discostavano da quelli registrati gli anni precedenti.¹⁷

Secondo gli studi di Augusto Graziani, il commercio estero del Regno delle Due Sicilie era, per l'ammontare complessivo del controvalore di importazioni ed esportazioni, il secondo tra gli stati preunitari italiani, ma, nel dato *pro capite*, il più basso.¹⁸

Gli scambi commerciali con il maggiore partner, il Regno Unito, subito dopo il blocco napoleonico, erano condizionati dal *privilegio*, riconosciuto alla marineria inglese, di una riduzione del 10% del dazio sulle merci trasportate da navi britanniche. Per effetto di ciò, la marina inglese, da sola, muoveva circa tre quarti di tutte le merci importate nelle Due Sicilie su navi non del regno. Il grosso delle importazioni dalla Gran Bretagna, infatti, era rappresentato da minerali di rame, ferro, lana, velluto e pesce secco e salato, ovvero merci sulle quali gravavano forti dazi; di conseguenza, il *privilegio* di cui godevano le navi inglesi favoriva il ricorso a tali battelli per gli scambi commerciali tra i due stati, incluse le esportazioni;

¹⁶ G. Tullio, Commercio e marina nell'ultimo trentennio del periodo borbonico, in (a cura di) A. Massafra, *Il Mezzogiorno preunitario: economia, società e istituzioni*, Bari 1988, pp. 305-313.

¹⁷ *Ibidem*, p. 312.

¹⁸ A. Graziani, *Il commercio estero del Regno delle due Sicilie dal 1832 al 1858*, in *Archivio economico dell'unificazione italiana*, serie I, volume X, fascicolo I, pp. 21-25.

anche per queste ultime, infatti, si registrava in quel periodo il primato dei vascelli anglosassoni.¹⁹

A partire dal 1845, con la stipula del Trattato anglo-napoletano, il *privilegio* britannico su dazi fu soppresso in applicazione dell'articolo 7 del trattato stesso. L'abolizione della disparità di trattamento fiscale comportava un forte incremento delle esportazioni verso la Gran Bretagna, tanto che tale stato divenne, per gli anni 1849-50 e 1854-55, il primo importatore di merci dalle Due Sicilie, superando Austria e Francia. Grano, seta, semi, robbia ed oli erano i prodotti maggiormente esportati verso il regno britannico. In particolare, il porto di Gallipoli si affermava come il più importante del Regno per quel che concerneva l'esportazione dell'olio.²⁰

Gli scambi commerciali tra il Regno delle due Sicilie e gli stati italiani incidevano in maniera sempre minore sul totale del commercio estero del Regno. Il dato, poi, dovrebbe essere ulteriormente ridimensionato se si considera che molte merci trasportate, a mezzo di battelli napoletani, dai porti franchi di Genova, Livorno e Civitavecchia erano, in realtà, di provenienza estera e facevano scalo in quei porti esclusivamente per usufruire delle riduzioni daziarie.²¹

¹⁹ Ibidem, pp. 21-22.

²⁰ Ibidem, pp. 21-23.

²¹ G. Tullio, *Commercio e marina ...*, cit., p. 316.

1.4 La politica doganale.

La gestione doganale del Regno delle due Sicilie era separata dalla Sicilia, pur facendo parte del reame, cioè godeva di una certa autonomia amministrativa, la quale si rifletteva anche nella regolamentazione dei rapporti con gli altri paesi negli scambi commerciali. Dunque, le tariffe daziarie applicate erano parzialmente diverse, le statistiche commerciali erano tenute distinte e redatte con criteri differenti.²²

L'ordinamento doganale del Regno per i domini al di qua del Faro era stato stabilito con una legge di Gioacchino Murat del 24 febbraio 1809, con cui veniva istituita *l'Amministrazione generale dei dazi indiretti*; ad essa venivano affidati compiti di competenza in materia di dazi doganali, sali, diritti sulla carta bollata, diritti di lotteria, di protomedicato, e altri tributi indiretti minori.

L'Amministrazione era suddivisa in quattro sezioni: una dedicata alla gestione delle dogane esterne (riscossione dei diritti percepiti alle frontiere di terra e di mare), una seconda per i dazi di consumo, una terza per la privativa dei sali, e l'ultima per tutti i diritti rimanenti. Questo ordinamento si basava fondamentalmente su due principi: che tutti i dazio dovessero essere riscossi direttamente dal fisco e che fossero soggette a dazio solo le merci espressamente annoverate dalla tariffa.²³

Per la gestione della dogana del porto di Napoli, venne istituita una *scala franca*, nella quale tutte le merci provenienti da territori stranieri dovevano essere registrate per poter calcolare

²² A. Graziani, *Il commercio estero del Regno...*, cit., , p. 1.

²³ *Ibidem*, pp. 1-2.

il giusto dazio.²⁴ Nel 1824, la *scala franca* di Napoli venne abolita e sostituita da un vero e proprio deposito, con termini e dazi particolari.²⁵ Nello stesso anno fu istituito anche la *scala franca* di Messina e, nel 1844, quella di Brindisi.

Le dogane atte alla riscossione dei dazi erano sette: Napoli, Lecce, Bari, Reggio, Chieti, Foggia, Catanzaro e Cosenza; oltre il 99% del gettito doganale proveniva dalle dogane di queste città. Su tutte, ovviamente, sovrastava la *Gran Dogana* di Napoli, la quale gestiva addirittura il 75% del gettito dei diritti di entrata.

In Sicilia, invece, il commercio era classificato sotto tre voci: “*Sicilia*, che comprende[va] le merci sottoposte a dazio di consumo se introdotte nella città di Napoli, i generi di privativa, e quelli sottoposti a dazi diversi nelle due tariffe, questi articoli pagavano il dazio regolare come le merci estere; *Porto franco di Messina*, che include[va] tutte le merci provenienti da o destinate a tale porto, merci che venivano considerate come esportate o importate dall'estero, e pagavano il dazio regolare; *Cabotaggio con la Sicilia*, che abbraccia tutte le merci rimanenti, cioè il libero commercio fra i domini di qua e di là del Faro, che era considerato come commercio interno, e copriva in pratica quasi l'intero traffico con l'isola”.²⁶

Anno per anno, nelle statistiche relative al commercio o nelle *Biblioteche* si potevano riscontrare appunti sulla definizione delle merci sottoposte a dazio, sul loro peso o quantità, sulle modalità di commercio, ecc.

²⁴ Collezioni delle leggi e de' decreti reali del Regno delle due Sicilie, pp. 269-274.

²⁵ A. Graziani, *Il commercio estero del Regno...*, cit., p. 2.

²⁶ *Ibidem*, p. 3.

È necessario sottolineare che la bilancia commerciale del Regno risentiva delle politiche commerciali messe in atto dai sovrani, il gettito daziario era un'entrata notevole per lo stato, se non altro perché la posizione geografica stessa poneva il territorio al centro del Mediterraneo, e quindi erano porti facili di approdo, scali ideali e punti di raccordo.

Il passaggio fra liberismo e protezionismo e il blocco continentale hanno caratterizzato notevolmente anche questo aspetto, ma l'alternanza delle due tipologie di politiche economiche, non sempre in linea con gli altri paesi dell'Europa, portavano a situazioni che, in diverse occasioni, sfociavano in insurrezioni.

Il sistema della protezione era uno strumento di politica economica adottato pressoché da tutti gli stati e trovava fondamento nel principio dell'indipendenza di ogni nazione e nell'obbligo che aveva ogni governo di tutelare gli interessi dei propri soggetti, e soprattutto di adottare qualunque strumento per incoraggiare l'industria del paese. Lodovico Bianchini rilevò: “Dopo che prima l’Inghilterra e poi la Francia, vale a dire due delle più grandi potenze di quell’epoca avessero elevata la rappresaglia commerciale, il monopolio, le guerre daziarie a sistema politico, era impossibile cosa che ogni altra nazione non si vedesse nella necessità di fare lo stesso.”²⁷ Con l'affermarsi del mercantilismo, nel XVIII secolo, allorquando le nazioni cominciano a farsi le ossa ed a costruire istituzioni economiche e politiche adeguate per sostenere il commercio, si andava diffondendo l'idea dell'interventismo dello Stato nell'economia a difesa degli interessi della nazione.

²⁷ L. Bianchini, *Della storia delle finanze...*, cit., p. 309.

Nel Regno delle due Sicilie, il governo si era mostrato attento all'esigenza di assicurare un livello dei prezzi basso, elogiando la politica commerciale "liberale"; infatti, l'abbassamento dei dazi sull'importazione di materie prime, come il cotone o il ferro, rifletteva la necessità per il governo napoletano di favorire le industrie interne in fase di crescita.

Bianchini afferma: "I più vorrebbero intendere per libertà commerciale la esclusione di ogni ingerenza del governo, quantunque fosse diretta a fine utilissimo; quindi non ammettono alcuna soggezione, alcun divieto, alcun dazio per la immissione e la estrazione delle merci, dovendo a loro giudizio affidarsi il commercio internazionale soltanto all'interesse privato di coloro che tra Stato e Stato si danno a mercantare. Ma questa specie di libertà non ha mai esistito, né può esistere nell'ordine sociale, e sarebbe dannosa ad ogni Stato nel suo particolare e nelle sue internazionali relazioni."²⁸ Quella delle tariffe doganali fu una questione al centro del dibattito politico in tutti i governi europei dell'Ottocento. In base alle esigenze di ciascuna nazione si regolavano i dazi alle importazioni e alle esportazioni ma ci si guardava bene dall'abolizione totale di ogni protezione, nella consapevolezza che ciò avrebbe arrecato un danno alle diverse economie interne per la concorrenza straniera. Il protezionismo borbonico fu una scelta oculata in materia di politica economica e sociale. Per esempio, tra il 1830 e il 1855, Ferdinando II era considerato non solo il re dello stato più grande e popoloso della penisola, ma anche uno statista intelligente. Per dare un senso alla politica economica di

²⁸ Ibidem, pp. 308-310.

questo re è utile contestualizzare le finalità rispettive del liberismo e del protezionismo con la situazione internazionale del periodo, relativamente agli assetti agricoli e agli assetti industriali. Al tempo, l'agricoltura godeva di una buona domanda da parte delle grandi potenze navali. Il Regno aveva soprattutto nell'olio una solida merce di scambio, della quale Ferdinando II si avvalese per avviare una politica navale, sia di lungo corso sia di cabotaggio. L'esportazione di olio, come quella di grano, era ostacolata da un dazio governativo all'uscita, che si aggirava intorno al 10% del valore. Le restrizioni servivano a mantenere una situazione di bassi prezzi. Ciò danneggiava i produttori e favoriva le classi povere, finalità completamente opposta a quella del dazio inglese sull'introduzione di grano, volto a favorire i proprietari, ma dannoso ai proletari e agli stessi capitalisti, tenuti a pagare salari più alti. Sotto l'egida del protezionismo doganale Ferdinando avviò le prime ferrovie in Italia, creò il primo stabilimento meccanico, costruì le prime navi in ferro, le prime navi a propulsione meccanica, esportò vapore in Piemonte e altrove, fece in modo che la siderurgia, la meccanica, l'industria laniera e cotoniera registrassero una crescita, incrementò la flotta mercantile, etc.

CAPITOLO SECONDO

MALTA: LA “TORRE DEL MEDITERRANEO”.

Malta, isola principale dell’omonimo arcipelago (composto anche dalle isole minori di Gozo e di Comino) nel cuore del Mar Mediterraneo, è sempre stata un’isola di grande interesse. Le caratteristiche della società maltesi odierna sono la sintesi secolare di almeno tre influssi: la tradizione araba, quella italiana e cattolica, e quella britannica. L’eredità araba si apprezza in special modo nella lingua maltese (scritta però con caratteri alfabetici latini), che risulta essere molto affine ad un dialetto arabo-tunisino di epoca medievale. Il contatto con il mondo italiano è stato lungo e consistente, attenuato solamente dall’influenza dell’egemonia inglese (ad esempio, si trasmettono programmi radio-televisivi delle emittenti nazionali italiane, oppure le consuetudini relative a feste di nozze, celebrazioni natalizie e processioni religiose in onore di santi non differiscono molto dalle quelle dell’Italia meridionale). L’impronta britannica, infine, si coglie non soltanto nell’approfondito studio scolastico e uso pubblico della lingua inglese ma anche nella guida stradale a sinistra. Nonostante l’esigua estensione, circa 316 chilometri quadrati di superficie, la sua posizione strategica nel Mediterraneo, tra Europa ed Africa (circa 93 chilometri a sud della Sicilia e circa 300 chilometri dalle coste del Nord Africa), a metà strada tra le antiche Colonne d’Ercole, Gibilterra ed il Medio Oriente,

l'ha resa una roccaforte perfetta per molti dominatori: Fenici, Romani, Arabi, Angioini, Aragonesi, Cavalieri di San Giovanni, Italiani ed Inglesi. L'obiettivo è sempre stato uno solo: il controllo della metà orientale del Mar Mediterraneo. Intorno a questo bacino si imperniavano tutte le relazioni e i contatti, più o meno pacifici, che da sempre hanno caratterizzato i paesi che vi si affacciavano. Infatti, la condizione marittima di un paese è stata funzionale al processo di unità e di sviluppo e, analizzando i rapporti di forza che regolavano il quadro geopolitico del Mediterraneo, le aspettative di libertà economiche e politiche, le consapevolezze di potenze consolidate o emergenti, i vincoli ereditati da lotte di un passato remoto o recente, la costruzione della ricchezza nazionale, sono stati alla base di quei processi che hanno coinvolto (e che sono stati il perno ed il fil rouge di questa ricerca) anche Malta, il Regno delle Due Sicilie e la Gran Bretagna.²⁹

2.1 Brevi cenni storici.

Gli studiosi di storia maltese sono soliti suddividere in tre epoche la storia del paese, in quanto, pur essendo ovviamente interconnesse fra loro, hanno delle strutture al proprio interno così organiche da riuscire a trovare un'omogeneità anche se prese a sé stante; esse, per la maggior parte dei manuali, sono la storia *antica, media e recente*.

²⁹ P. Frascani, *Il mare*, Bologna 2008, pp. 23-26.

In quanto isola al centro del Mediterraneo, Malta è sempre stata presente nella vita di tutte le civiltà che hanno vissuto questo bacino, culla di culture, perno di politiche, fulcro dei commerci e prospera distesa d'acqua. La storia antica, dunque, racchiude gli avvenimenti anteriori alla caduta dell'Impero Romano; quella moderna gli avvenimenti successivi fino al Cinquecento; infine quella contemporanea riguarda gli avvenimenti che dal Cinquecento/Seicento arrivano fino alle guerre mondiali.

La storia antica ebbe come protagonisti tutte le grandi civiltà che fecero la stragrande maggioranza della loro fortuna attraverso e grazie al Mar Mediterraneo. Generalmente si ritiene che i primi abitanti delle isole dell'arcipelago maltesi furono i Fenici a partire, probabilmente dal XII secolo a.C.; già per questo popolo l'isola assunse una posizione strategica per i loro commerci fra l'Africa e la Spagna.³⁰ Secondo Enrico Mizzi, statista maltese del Novecento, di origini italiane, e studioso della storia della sua terra natia, lo stesso nome di Malta era una derivazione etimologica del fenicio *maleth*, *rifugiarsi*, giustappunto perché gli eccellenti porti dell'isola, comprese baie ed insenature naturali, erano ottimi rifugi per le navi fenicie.³¹

Col passare dei secoli, i grandi popoli mediterranei posero la propria impronta sul territorio maltese, fino a comporre quel complicato mosaico etnico che tutt'oggi è. Ad esempio, i Greci, imponendo la struttura politica, lasciarono in eredità viva fino al Settecento diverse leggi ed istituzioni; inoltre, costruirono svariate fortificazioni, allora indispensabili contro

³⁰ P. De Bono, Breve compendio della storia di Malta, Malta 1903, pp. 2-4.

³¹ Ibidem, p. 5.

gli attacchi degli Arabi. Nel 400 a.C. Malta si ritrovò sotto la diretta dominazione di Cartagine, allora divenuta la più potente città fenicia del Mediterraneo. A seguito delle guerre puniche e alla conseguente sconfitta dei fenici, Malta passò sotto la dominazione di Roma (III secolo a.C.). I Romani denominarono l'arcipelago *melita*, la cui capitale era situata nella collina dell'attuale Mdina, innalzandola a *Foederata Civitas*. L'antica *melita* era molto più grande dell'attuale città e includeva anche parte di Rabat. Intorno all'anno 60 d.C. l'isola fu testimone di un evento storico importante, il naufragio di San Paolo Apostolo. Secondo la leggenda, San Paolo rimase a Malta per circa tre mesi, durante i quali compì diversi miracoli; ciò portò, secondo la tradizione, alla conversione dei maltesi alla fede cristiana. Dal IV al IX secolo, Malta fu sotto il dominio bizantino e, nel 870, fu conquistata dagli Arabi, con i quali vi fu un importante periodo di tolleranza e di rispetto per la religione cristiana. La dominazione araba apportò anche dei cambiamenti nella tradizione sociale, economica e linguistica: furono, per esempio, introdotte nuove tecniche di irrigazione e nuove colture, come alberi di arancio e di limone ed il cotone. Le dimensioni dell'antica città romana di *melita*, negli anni, furono ridotte per una migliore difesa. La nuova città dentro le mura fu chiamata *Mdina (città fortificata)*, mentre il resto urbano fuori dalle mura prese il nome di *Rabat (periferia)*. Evidente retaggio di questa dominazione è la lingua maltese, un misto fra il dialetto arabo che si parlava a Malta durante l'Alto Medioevo e l'idioma fenicio. La dominazione araba durò circa due secoli ed terminò nel 1091 con la conquista da

parte dei Normanni della Sicilia, con cui si suole far coincidere l'inizio della seconda epoca, quella della storia moderna.³²

Il conte Ruggero, nativo della Normandia, aveva già conquistato la vicina Sicilia quando, nel 1090, mosse il suo esercito verso Malta. Da allora Malta ha seguito le sorti storiche dei governanti che si sono succeduti via via nell'isola madre: Angioini, Svevi e Aragonesi. Stanchi di soffrire le signorie straniere ed il continuo mutamento delle stesse, i Maltesi chiesero a Lodovico II, discendente della dinastia aragonese, "l'aggregazione al regio demanio"³³, il quale, accettando la richiesta, ne fece un'estensione della Sicilia nel 1350. Da allora il destino delle due isole sarà spesso interconnesso se non interdipendente. Gli effetti benefici della concessione del re Lodovico, durarono fino alla morte dello stesso, e l'isola riprese a vivere l'alternanza di regni e di politiche espansioniste.

Dall'unione di Angioini e Aragonesi con il Regno di Castiglia, nel 1479, Malta divenne parte della Spagna. La Valletta ebbe il titolo di *Universitas*, cioè Comune di un popolo (riconosciuto), in quanto, grazie alla tolleranza e alla quietudine dei Maltesi, poté esercitare la propria giurisdizione senza il regio conte e quindi in maniera autonoma.³⁴

La terza epoca, vista la vastità dell'arco temporale, viene suddivisa in ulteriori tre parti: quella che va dalla dominazione dell'Ordine gerosolimitano (1530-1798); quella caratterizzata

³² Ibidem, pp. 2-13.

³³ L'aggregazione di una terra al demanio del regno si poteva ottenere in due modi: gratuito, cioè per volontà e liberalità del sovrano, o oneroso, cioè con l'offerta del prezzo che il paese soggetto alla giurisdizione particolare offriva al feudatario per indennizzarlo della perdita del feudo. Dall'aggregazione conseguivano due importanti effetti: quello di esimere gli abitanti di una terra dal giogo delle signorie straniere, e quello di renderli partecipi dei diritti e dei vantaggi delle altre città del regio demanio, pur non godendo tutti degli stessi favori.

³⁴ P. De Bono, Breve compendio della storia..., cit., pp. 13-28.

dalla dominazione francese e dal successivo protettorato inglese (1798-1814); ed infine quella della dominazione inglese.

Nel 1530 Carlo V, re di Spagna, sotto sollecito del Papa Clemente VII, diede le isole maltesi in feudo, come lascito perpetuo, ai Cavalieri Ospitalieri di San Giovanni di Gerusalemme³⁵, che da allora vennero conosciuti con il nome dei Cavalieri di Malta, con il compito di difendere il cristianesimo anche su base militare, così come fecero i Templari.³⁶ L'imperatore non impose alcuna clausola all'ordine se non l'obbligo di presentare ogni anno un falco al Viceré di Sicilia a titolo di ricognizione; mantenne, però, il diritto di investitura, di estradizione dei fuggitivi dal reame di Sicilia ed il regio patronato nella nomina dei Vescovi.³⁷ Malta, in realtà, patì molto l'ennesimo passaggio di sudditanza, anche perché i Cavalieri si presentarono tutt'altro che tolleranti verso la popolazione autoctona, ma la situazione si acquietò dopo che il Gran Maestro dell'Ordine promise loro il mantenimento di privilegi, immunità, leggi e consuetudini preesistenti.

I Cavalieri ritennero che l'antica città di Mdina, l'allora capitale dell'isola situata nell'entroterra, non fosse adeguata alle loro necessità; si stabilirono pertanto nella piccola città di Birgu, uno dei porti naturali di Malta, per poi spostarsi qualche anno dopo, a Senglea, roccaforte costruita ad hoc per arginare il pericolo turco.

³⁵ L'Ospedale di S. Giovanni Battista di Gerusalemme, poi di Rodi, poi di Malta, predecessore dell'odierno Sovrano Militare Ordine di Malta, fu fondato, fra il 1070 e il 1080, come ospedale al servizio dei pellegrini dai monaci benedettini di S. Maria Latina di Gerusalemme, la cui gestione fu inizialmente affidata ad un laico, forse d'origine amalfitana, Gerardo. Il nome "gerosolimitani" derivava dall'appartenenza al Regno di Gerusalemme.

³⁶ [http://www.treccani.it/enciclopedia/malta_res-b4794258-8bb1-11dc-8e9d-0016357eee51_\(Enciclopedia-Italiana\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/malta_res-b4794258-8bb1-11dc-8e9d-0016357eee51_(Enciclopedia-Italiana)/)

³⁷ P. De Bono, *Breve compendio della storia...*, cit., pp. 34-36.

Nel 1565 l'isola per poco non venne occupata agli Ottomani, ma i Cavalieri, guidati dal Gran Maestro Jean Parisot de la Valette, i cittadini, gli schiavi e gli aiuti arrivati dai paesi vicini, costrinsero i Turchi alla ritirata. L'Europa si liberò finalmente dalla minaccia turca e da quella islamica, e ciò indusse a pensare che Malta potesse trasformarsi in una fortezza adatta ad ogni altra esigenza, base funzionale al centro del Mediterraneo. Nello stesso anno, furono gettate le fondamenta per la città di La Valletta, facendo derivare il proprio nome da quello del capo dell'Ordine, colui che guidò l'isola alla vittoria e alla libertà.

A Malta, l'Ordine fu, fra le altre cose, promotore di benessere civile e di progresso culturale; le fortificazioni, le chiese, i palazzi costruiti in quel periodo le conferiscono la sua particolare fisionomia.

Ciononostante, il dominio dell'Ordine a Malta perse di consistenza nel corso del XVIII secolo, fino a che il 9 giugno 1798 la flotta di Napoleone non apparve al largo del porto di La Valletta. In un primo momento, i Maltesi considerarono i Francesi come loro liberatori, poiché restarono tranquillamente in rada davanti al porto principale dell'isola con la scusa del semplice rifornimento di acqua.³⁸ Dopo trattative più o meno diplomatiche, tentativi di svariato genere di approdo e di contrattazione con il Gran Maestro Ferdinando de Hompesch, nel giro di soli otto giorni le truppe napoleoniche conquistarono Malta senza alcuna fatica, sconvolgendone assetto sociale, militare ed amministrativo.

³⁸ L. Viviani, Storia di Malta, Torino 1934, pp. 434-437.

Sotto il potere supremo di Bonaparte, Malta perse tutte le istituzioni in vigore fino a quel momento, provocando un forte malcontento fra la popolazione. “Napoleone bandì l’ingerenza di qualunque sovrano straniero sull’isola, dichiarò cessate le missioni dei ministri plenipotenziari, sospese le funzioni dei consoli stranieri, finché questi non avessero ottenuto da’ loro governanti la facoltà di continuare il loro servizio in Malta; dichiarò l’uguaglianza de’ diritti, e quindi abolì la schiavitù, e sciolse le buonavoglie³⁹ da’ loro impegni; richiese dal Vescovo, da’ parroci, dai funzionari pubblici il giuramento di fedeltà alla Repubblica; proibì l’uso dei titoli e delle armi feudali; espulse dall’isola i religiosi stranieri e ordinò che non si tenesse più un sol convento della medesima società; disciolse i collegi religiosi meno il capitolo della cattedrale. [...] Istituì i giudici di pace con giurisdizione limitata in materia civile e criminale, riorganizzò il tribunale civile, commerciale e criminale, approssimandolo al sistema francese. [...] Divise l’isola in cantoni, amministrati da cinque membri e da un giudice francese. [...] Divise l’amministrazione delle finanze in due rami: del demanio fiscale, cioè de’ beni mobili e immobili appartenenti alla Repubblica o già dell’Ordine e dei Gran Maestri, e delle imposte dirette e indirette. [...] Impose il disarmo degli abitanti. [...] Si arrogò il diritto di essere l’unico a dare le leggi e a dichiarare nulle altre”.⁴⁰

³⁹ Col termine buonavoglia s’intendevano quegli uomini che, a pagamento, si arruolavano nelle marinerie medievali, al fine di garantire un’adeguata propulsione alle imbarcazioni a remi. Anche le buonevoglie erano incatenati al remo ma, in momenti di pericolo, essi erano di norma liberati dai ceppi per evitarne la morte in caso d’affondamento della nave e si usava anche fornirli di armi per il combattimento ravvicinato col nemico. Ad essi, in caso di azione ben condotta, potevano essere concessi premi in denaro.

⁴⁰ De Bono P., Breve compendio della storia..., cit., pp. 83-87.

I Francesi, in effetti, furono decisamente mal tollerati dalla popolazione maltese, la quale successivamente si ribellò con l'aiuto della Gran Bretagna e del Regno delle Due Sicilie. Le loro dure imposizioni, unite alle miserabili condizioni economiche dei Maltesi, fecero sì che il 2 settembre 1798 si accendesse un'aspra ribellione, partita dai contadini di una piccola città e presto diffusasi in tutta Malta e nella vicina isola di Gozo, resa ancora più accesa dopo la notizia dell'attacco della flotta francese da parte del generale Nelson nella rada di Aboukir (svoltasi nel corso della campagna d'Egitto di Napoleone). Il canonico Francesco Saverio Caruana, a capo degli insorti maltesi, fece presente che, in virtù dell'alto dominio, le isole fossero già sotto la protezione del re Ferdinando IV re di Napoli, e con un dispaccio spedito il 5 settembre 1798 gli chiesero aiuto fattivo “per presto ottenere munizioni da bocca e da guerra”.⁴¹ Il re Ferdinando accolse favorevolmente la richiesta, inviando subito soccorsi carichi di munizioni e denaro. Da qui in poi ci fu un susseguirsi di aiuti alla popolazione maltese, prima da parte dei Portoghesi comandati dal Marchese di Nissa e poi dagli Inglesi dell'Ammiraglio Nelson. Nel corso dei cinque mesi successivi i Francesi furono messi a dura prova, sia a causa della fame che dei bombardamenti dei Maltesi. Bisognosi di sempre maggiori aiuti, questi ultimi inviarono numerose altre deputazioni al re Ferdinando, affinché permettesse anche il supporto dell'Inghilterra contro il comune nemico francese, lasciando così che si ponesse la doppia bandiera sulla roccaforte di La Valletta. Il re, forte della fedeltà dei sudditi

⁴¹ Ibidem, p. 89.

maltesi e della lealtà degli Inglesi, concesse a Nelson di dirigere la campagna di liberazione contro le truppe napoleoniche e di formare un nuovo governo. Nel marzo del 1799 i deputati maltesi fecero ritorno in patria carichi di munizioni e di denaro, ma soprattutto con il dispiaccio che autorizzava Alexander Ball ad assumere il comando dell'isola in nome del re di Napoli, il quale accettò l'incarico “come governatore dell'isola di Malta e di Gozo per Sua Maestà il Re di Napoli e comandante la flotta di Sua Maestà Britannica”⁴², esercitando ogni potere civile e militare, guadagnandosi affetto e stima dei Maltesi (tale da essere poi definito “padre dei Maltesi”). Nell'aprile del 1800 arrivarono anche i soccorsi napoletani: circa novecento soldati che combatterono fianco a fianco degli Inglesi per liberare l'arcipelago maltese. Napoleone, che reputava Malta un ottimo avamposto per la sua campagna d'Egitto, nonostante l'aiuto di Paolo I di Russia (al quale fu promessa l'isola come presidio nel Mar Mediterraneo, il quale, però, vedendosela rifiutare, interdisse ogni commercio con l'Inghilterra), fu costretto ad arrendersi. Dal febbraio del 1801, caduto il governo francese, cessarono di essere le leggi da esso promulgate e tornarono in vigore le precedenti.

In concomitanza con l'avvicendamento fra Ball e il generale Pigot, re Giorgio III dichiarò La Valletta “porto franco per l'importazione e l'esportazione delle mercanzie caricate sopra navi mercantili appartenenti a sudditi di stati amici”⁴³, ciò a dimostrazione ulteriore di quanto fosse strategicamente importante l'isola nei commerci.

⁴² Ibidem, p. 91.

⁴³ Ibidem, pp. 95-96.

Il 27 marzo 1802, fu sottoscritto il Trattato di Amiens tra la Francia, l'Inghilterra, la Spagna e la Repubblica Batava.⁴⁴ Per essa, l'Inghilterra restituiva alla Francia e ai suoi alleati le colonie di cui s'era impossessata durante la guerra; restituiva all'Ordine omonimo l'isola di Malta, di cui veniva stabilita la "neutralità" sotto la garanzia delle grandi potenze, ma che frattanto sarebbe stata presidiata da truppe del Regno di Napoli, sino a che l'Ordine non fosse in grado di provvedere da sé; conservava, però, l'Isola di Ceylon e quella di Trinidad, nelle Antille, tolta alla Spagna. La Francia s'impegnava, per conto suo, ad evacuare il Portogallo, lo Stato pontificio e il Regno di Napoli. Veniva garantita l'integrità dell'Impero ottomano, compreso l'Egitto; era riconosciuta la Repubblica delle Isole Ionie sotto il protettorato russo; infine, la colonia olandese del Capo di Buona Speranza doveva essere aperta alle navi di tutte le potenze.⁴⁵

Apparve chiaro che questa pace fosse apparente ed effimera, perché l'oligarchia mercantile britannica ne avrebbe risentito notevolmente, in quanto dannosa al monopolio commerciale marittimo, forza motrice della politica inglese.⁴⁶ Ciò durò fino al 18 maggio 1803, quando la Francia dichiarò di nuovo guerra all'Inghilterra, la quale tornò a governare sull'isola con un secondo mandato di Sir Alexander Ball. È questo il periodo più prospero per Malta. Ball rimase al governo fino alla sua

⁴⁴[http://www.treccani.it/enciclopedia/amiens_res-2e69e091-8b74-11dc-8e9d-0016357eee51_\(Enciclopedia_Italiana\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/amiens_res-2e69e091-8b74-11dc-8e9d-0016357eee51_(Enciclopedia_Italiana)/)

⁴⁵ Nell'insieme, il trattato di Amiens costituì un successo per Napoleone, che seppe approfittare delle manchevolezze degli uomini politici britannici che trattavano con lui, cioè il ministro Addington e il delegato inglese ad Amiens, Cornwallis. Tuttavia, pur avendo dovuto rinunciare al possesso di Malta, che costituì una delle questioni fondamentali, l'Inghilterra riuscì, con l'acquisto di Ceylon, a rafforzare grandemente la sua posizione nelle Indie, e con l'acquisto di Trinidad a completare la serie dei suoi possessi nelle Antille; inoltre si assicurò con il possesso dell'una e dell'altra isola preziosi vantaggi economici.

⁴⁶ A. Savelli, *Storia di Malta*, Milano 1943, pp. 294-295.

morte, avvenuta nel 1809; da questo momento in poi, l'amministrazione fu assunta da Sir Hildebrand Oakes.

Nei primi mesi del 1810, le autorità facenti parte della nobiltà e del clero chiesero a re Giorgio III la restituzione del Consiglio popolare con facoltà decisionali, l'indipendenza dei tribunali, l'istituzione di una costituzione e maggiori libertà sociali, politiche ed economiche. Oakes ebbe molto a male questa deputazione (definì, infatti, i Maltesi "torbidi e faziosi, deboli inconsiderati e sedotti da speciosi pretesti"⁴⁷), e il suo mandato terminò in un clima di forte crisi per la gente maltese, accentuata anche dall'epidemie di peste e di vaiolo.

Con il Trattato di Parigi del 1814 si dispose che l'isola di Malta e le sue dipendenze dovessero appartenere "in piena autorità e sovranità a Sua Maestà Britannica"⁴⁸: fu questa la prima definizione legittima del protettorato inglese su Malta, apice della stima del popolo maltese verso i Britannici, del contenimento della furia napoleonica e della fiducia che l'Europa ottocentesca pose in questa potenza.

Dal 1815 al 1964 (anno della sua indipendenza) Malta fu una colonia inglese, non nel senso di parte di popolazione inglese stabilitasi a Malta per vivere sotto le leggi della madrepatria, ma come un paese fuori dal Regno Unito e posseduto dall'Inghilterra, retto ancora dalle proprie leggi; l'isola era soggetta ad un Governatore, detentore del comando civile e militare, che amministrava secondo leggi locali nel rispetto delle istituzioni madre inglesi. Ovviamente nel corso degli anni vi furono diverse riforme sia della struttura della colonia che della gestione della stessa, ma nel periodo di interesse per

⁴⁷ De Bono P., *Breve compendio della storia...*, cit., pp. 97-98.

⁴⁸ *Ibidem*, pp. 99-100.

questo lavoro di ricerca è possibile affermare che, soprattutto con Sir Thomas Maitland e con Sir Richard More O' Ferrall, Malta visse “la stessa felicità, dovizia, sicurezza e prosperità che sono [furono] fortunatamente goduti da tutti i sudditi dell'impero britannico in qualunque parte del mondo”.⁴⁹

2.2 *La struttura sociale dell'isola.*

Vista la sua posizione centrale nel Mediterraneo (inteso sia come mare che come assetto sociale), Malta è sempre stata abitata dalle più svariate civiltà, ognuna delle quali ha arricchito il mosaico odierno.

Nel primo Medioevo, la popolazione maltese contava circa 9000 abitanti, secondo le stime eseguite da Gilberto nel 1240 in una relazione sottoposta a Federico II; probabilmente fu leggermente inferiore nel periodo immediatamente successivo alla cacciata dei Musulmani.⁵⁰

Dal XIII al XV secolo, la tendenza all'aumento, determinata dall'alta prolificità e dall'immigrazione, si doveva scontrare con malattie epidemiche, incursioni barbaresche e la marina da corsa a cui i Maltesi si dedicavano in proprio o arruolandosi su navi catalane o d'altri paesi; così ad alti tassi di natalità si affiancavano alti tassi di mortalità.

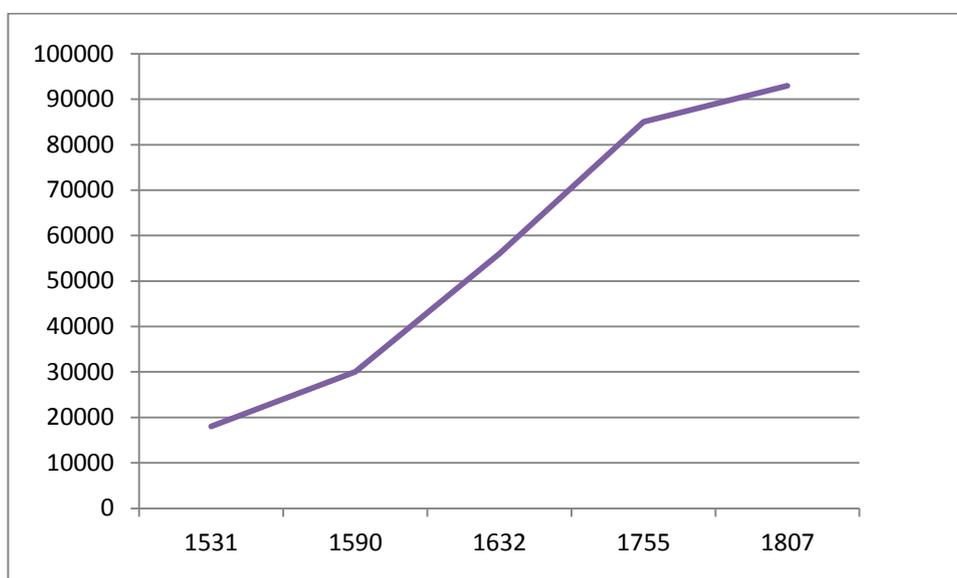
L'aumento incessante e costante della popolazione maltese si verificò dopo il passaggio sotto l'Ordine di San Giovanni di Gerusalemme; a ciò contribuì anche l'immigrazione

⁴⁹ De Bono P., Breve compendio della storia..., cit., pp. 101-102.

⁵⁰ [http://www.treccani.it/enciclopedia/malta_\(Enciclopedia_Italiana\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/malta_(Enciclopedia_Italiana)/)

dall'Europa continentale per servizio d'armi, costruzioni, arti e commerci. Da 18.000 quali erano stati calcolati nel 1531, i Maltesi salivano a 30.000 nel 1590, nonostante la strage di Darghūt e Sinān Pascià, che deportarono 5000 persone riducendole in schiavitù; crebbero fino a 56.000 nel 1632, a 85.000 nel 1755, a 93.000 nel 1807.⁵¹

Tab.1. La popolazione maltese dal 1531 al 1807 (dati estratti dall'Enciclopedia Treccani, Storia di Malta).



Le fluttuazioni nella crescita della popolazione erano anche dovute alle scarse risorse alimentari dell'isola, che non erano sufficienti a soddisfare le pressioni della crescita demografica, lenta ma costante, soprattutto a cause dei frequenti raccolti fallimentari e alle epidemie di peste e di vaiolo.

In tutto l'Ottocento, però, il numero della popolazione Maltese vide un aumento, ciò grazie alla crescente migrazione. Questa

⁵¹ De Bono P., Breve compendio della storia..., cit., p. 102

nuova fetta di popolazione, però, composta per lo più da Inglesi, Napoletani e da rifugiati di altri paesi, era composto anche da persone di ceto sociale medio-alto. Costituita soprattutto da commercianti, mercanti-banchieri, capitani di navi e militari, questa classe ben presto divenne la base e, al contempo, la punta della società maltese, in quanto fu quella che trainò l'economia (nonostante ad alcuni di questi gli si poterono rilasciare solo permessi temporanei, quindi rendendo difficile una stima precisa); invece, i nativi restarono legati alla terra e quindi alla piccola quantità di introiti che l'agricoltura riusciva ad avere.

I dati della tabella 2, anche se molto parziale e non particolarmente significativi, sono un esempio di come la curva della popolazione maltese avesse dei notevoli sbalzi nonostante l'arco temporale ridotto.

Tab.2: Numero approssimativo, in migliaia, della popolazione maltese dal 1834 al 1861 (v. Annual Abstract of statistics).⁵²

N. PERSONE	ANNO
120,8	1834
	183X
118,8	1842
	184X
	184X
128,4	1851
	185X
	185X
141,2	1861

⁵² <http://www.populstat.info/Europe/maltac.htm>

Non tutte le aree delle isole ebbero lo stesso tasso di crescita; il contrasto maggiore si presentava tra le aree rurali ed interne e le città portuali. Villaggi e borghi dell'entroterra erano piccoli e quasi deserti; invece quelli costieri erano fiorenti e popolosi, basti pensare che già nel 1797, il 38% della popolazione totale viveva intorno al porto principale dell'isola.⁵³

Entro la fine del XIX secolo, le isole maltesi si trasformarono, da una comunità orientata all'agricoltura di sussistenza, dispersa in piccoli borghi, in una popolazione di gran lunga superiore in numero, distribuita in centri urbani e rurali, ed impegnati in una vasta gamma di imprese, molte gestite da stranieri. I maltesi, infatti, non solo beneficiarono della protezione militare ma anche del benessere materiale che, in particolare il Regno delle Due Sicilie e l'Inghilterra, vi apportarono.

Questo mutamento sociale indubbiamente arrecò un miglioramento visibile nella qualità della vita, almeno secondo i racconti di illustri viaggiatori stranieri come P. Tolstoj.

Tuttavia, la popolazione soffrì spesso la fame, non solo a causa delle carestie ma anche per malnutrizione generale e malattie, come il vaiolo. La presenza dell'Ordine dei Cavalieri portò un miglioramento degli esistenti servizi medici, ma le condizioni sanitarie rimasero molto sotto standard dell'epoca. In particolare, un adeguato approvvigionamento di acqua fu una delle principali preoccupazioni, poiché in tali condizioni le malattie si diffondevano facilmente.⁵⁴

⁵³ B. W. Blouet, *A short history of Malta*, New York 1967, pp. 183-196.

⁵⁴ <http://www.aboutmalta.com/history/knightspop.shtml>

2.3 Un'economia in lenta crescita.

L'attività economica del gruppo di isole dell'arcipelago maltese era decisamente influenzata dalla geografia, intesa sia come struttura del territorio che come posizione geografica; essendo, infatti, scarsamente dotata territorialmente ha sfruttato al massimo la sua collocazione con il commercio di transito.

La vegetazione prevalente di Malta era quella tipica della macchia mediterranea, con la diffusione di piante arboree quali il carrubo, il comino, il mandorlo, la tamerice, il fico, la vite (che dava pregiate uve da tavola ma poco vino, fra i principali articoli d'importazione), l'olivo e il cotone, e tra gli arbusti il rosmarino e il timo; tra le colture estensive prevalevano i cereali, come frumento, orzo e granturco, oltre ai foraggi, la cui produzione era strettamente legata all'allevamento, soprattutto di caprini, ovini ed equini.⁵⁵ Le specie endemiche erano poche rispetto alle altre isole del Mediterraneo di proporzioni simili, anche se la comune origine geologica con la Sicilia e con le vicine isole Pelagie era particolarmente visibile.

Nel XVI secolo, i Cavalieri dell'Ordine di San Giovanni di Gerusalemme promossero l'attività agricola stimolando la ripresa delle colture e un'inversione della precedente tendenza demografica. Durante la loro dominazione si realizzarono vari progressi nella salute generale, nell'istruzione tecnica e nelle attitudini al lavoro. Infatti, molti mestieri tipici dei Maltesi

⁵⁵ <http://gov.mt/en/Government/DOI/Pages/Department-of-Information.aspx>

furono ritenuti necessari per lo sviluppo del paese e quindi l'Ordine li incoraggiò e li utilizzò appieno.

Le pratiche agricole trovavano ampio spazio nonostante le condizioni naturali molto sfavorevoli a causa della scarsità di suolo coltivabile, della insufficienza di precipitazioni, delle lunghe siccità estive, della violenza dei venti, ecc.; in realtà la produzione non bastava nemmeno al consumo locale e solo di pochissimi generi restava un eccedente destinato all'esportazione, per il resto erano costretti ad importare anche per la sussistenza.⁵⁶

I due anni di dominio francese sull'isola ebbero una relativa influenza sul sistema agricolo maltese, invece furono radicali i cambiamenti apportati sotto il dominio britannico.

D'altro canto fu evidente anche che la presenza degli Inglesi fu quasi un'esplicita richiesta del popolo maltese, poiché, pur di non soccombere all'assedio napoleonico, accettarono a tal punto i soccorritori inglesi che fecero proprio lo stile di vita dei nuovi colonizzatori. Inoltre, Malta, per la sua posizione strategica al centro del Mediterraneo, divenne un'eccellente stazione per l'esercito e per la marina britannica e molti ufficiali vi si trasferirono con le loro famiglie; il risultato di ciò fu un radicale cambiamento sociale, visto che proprio le abitudini maltese si adattarono rapidamente a quelle inglesi, ed una progressiva introduzione di innovazioni tecnologiche.⁵⁷

Le industrie hanno avuto impulso dalle necessità del folto presidio militare e dei residenti inglesi e della flotta britannica che stazionava nelle rade di Malta: oltre le molitorie (anche

⁵⁶ [http://www.treccani.it/enciclopedia/malta_\(Enciclopedia_Italiana\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/malta_(Enciclopedia_Italiana)/)

⁵⁷ C. Vassallo, Commercial relations between Hospitaller Malta and Sicily and southern Italy in the mid-eighteenth century, in (a cura di) M. Mafrici, Rapporti diplomatici e scambi commerciali nel Mediterraneo moderno, p. 459.

fabbriche di gallette), va menzionato il proliferare di industria del cotone, di manifatture di tabacco (sigarette) e di fabbriche di fiammiferi, concentrate tutte sull'isola maggiore. Tipica fra le industrie "casalinghe", ancora più che artigianali, vi era una piccola filatura del cotone e la lavorazione dei merletti al tombolo.⁵⁸

Prima del 1800, dunque, la maggior parte dei Maltesi era impegnata nell'agricoltura o nella pesca. Fino ad allora, Malta aveva avuto poche industrie ad eccezione di quella piuttosto artigianale del cotone e del tabacco, ed in piccola misura della nascente cantieristica navale.

In tempo di guerra, l'economia di Malta prosperò grazie alla sua posizione strategica e alla conseguente trasformazione della darsena in avamposto militare, oltre che come snodo commerciale.

2.4 Un crocevia di relazioni commerciali.

Le limitate risorse dell'isola non consentivano, alla fine del Settecento, favorevoli previsioni per lo sviluppo commerciale di Malta, che non rappresentava nemmeno un consistente mercato di consumo. Ma a pochi anni dall'arrivo degli Inglesi, la congiuntura napoleonica spingeva verso Malta gran parte del commercio della Gran Bretagna e del Regno delle Due Sicilie, posta com'era al centro di una fitta rete di traffici.

⁵⁸ Ibidem, pp. 459-460.

Da un punto di vista strettamente economico, l'isola di certo non presentava i caratteri di un buon mercato di produzione o di sbocco: le produzioni locali erano limitate in quantità e qualità, determinando un'inevitabile dipendenza da altri mercati, soprattutto dalla vicina e sempre disponibile Sicilia.

Durante le guerre napoleoniche (1800-1815), l'economia maltese prosperò e divenne il punto focale di un sistema commerciale importante. Nel 1808, i due terzi delle merci provenienti da Malta erano destinati al Levante e all'Egitto. Solitamente, il carico era composto da merci inglesi e manufatti di provenienza coloniale. Grazie a ciò, l'economia dell'isola divenne ancor più prospera e molti artigiani, come i tessitori, trovarono un nuovo lavoro nel settore portuale. Dal 1820 in poi, la flotta britannica pose la sua base stabile proprio a Malta, e dal 1839 fu utilizzata dal Peninsular and Oriental Steam Navigation Company e dalla Compagnie delle Indie Orientali come porta apripista per l'Egitto e per il Levante.⁵⁹

All'inizio della dominazione inglese, la situazione finanziaria di Malta era abbastanza problematica ed era aggravata dalla questione del pane,⁶⁰ mal gestita dai Cavalieri e risolta solo con la liberalizzazione del mercato del grano che si ebbe negli anni Venti. La vita economica maltese ruotava intorno alla coltivazione e alla filatura del cotone, vera "spina dorsale"

⁵⁹ Ibidem, pp. 445-446.

⁶⁰ La questione del "pane quotidiano" era il vero grande problema maltese di inizio 800. L'isola, infatti, produceva grano sufficiente per ¼ del suo fabbisogno annuo e per gli altri ¾ era dipendente dall'estero. Per sottrarre il commercio delle salme di grano alle speculazioni private di singoli mercanti, i Cavalieri avevano affidato ad un'istituzione governativa, l'Università di Malta, il monopolio dell'acquisto e della gestione del grano; per finanziare gli acquisti, l'ente agiva come una banca, accettando depositi di denaro e pagando il 3% di interessi. I Francesi, prima di ritirarsi dall'isola, prosciugarono le casse dell'Università lasciando i maltesi con grano bastevole solo per alcuni giorni, e l'aumento del prezzo del grano a causa degli scarsi raccolti in Sicilia di certo non aiutavano la situazione. Solo dei mirati provvedimenti di Ball riuscirono a far ristabilire la situazione, determinando il minimo "*discontent or murmuring*" dei Maltesi.

dell'economia, che per una grande quantità serviva per produrre articoli ad uso e consumo degli stessi Maltesi.⁶¹

L'esportazione era diretta soprattutto verso la Spagna, i cui guadagni servivano per essere reinvestiti in importazioni. Ma dal 1800 in poi, la chiusura del mercato spagnolo e l'arrivo dei manufatti di cotone inglesi a buon mercato inclinarono la già delicata struttura produttiva e commerciale. Inoltre, vista la congiuntura economica negativa, il commercio maltese subì ridimensionamenti dovuti a questioni politico-diplomatiche: i traffici furono limitati sia per evitare che le grandi potenze europee si irrigidissero sulle loro priorità commerciali che per favorire i porti di Marsiglia e Tolone, che reclamavano il primato su Malta all'interno del bacino mediterraneo.⁶²

Durante il blocco continentale, dunque, l'economia maltese risentì delle politiche che coinvolsero in particolar modo il Regno delle Due Sicilie e la Gran Bretagna, in quanto diretti *competitors* sul fronte mediterraneo. Tuttavia nel giro di pochi anni Malta riuscì a risollevarsi grazie al traino inglese (nelle analisi successive vedremo come tra il 1801 e il 1812 il naviglio inglese attraverso i porti maltesi si quintuplicò). Il crollo del sistema continentale nel 1812 e la peste del 1813-1814 portarono il commercio con i paesi stranieri verso un brusco ridimensionamento.

I mercanti britannici ristabilirono i contatti commerciali precedenti, soprattutto in Italia; così il porto di Malta perse parte delle sue attività. Furono ordinate severe disposizioni di quarantena alle navi da e per Malta da parte dei governi stranieri, e i dazi doganali imposti dal Governo iniziarono a

⁶¹ M. D'Angelo, *Mercanti inglesi a Malta*, Milano 1990, pp. 31-33.

⁶² Savelli A., *Storia di Malta*, cit., pp. 300-301.

scoraggiare mercanti ad utilizzare Malta come porto centrale per il commercio di transito. In realtà la grande fortuna di Malta è stata, anche in questo caso, l'essere una colonia inglese, in quanto il commercio britannico e la presenza di valenti mercanti inglesi fecero sì che il mito della strategicità maltese non tramontasse mai del tutto.

La flotta commerciale maltese era particolarmente attiva, non solo autonomamente ma anche e soprattutto come flotta parallela a quella ufficiale della madrepatria inglese e a quella del Regno delle Due Sicilie. Questi paesi, oltre a rappresentare le due potenze presenti sul territorio maltese, erano anche i maggiori partners commerciali. Ciò sta a significare innanzitutto che erano di nazionalità inglese il numero maggiore di navi che transitavano per i porti maltesi, in entrata o in uscita; in secondo luogo, che, come vedremo nelle analisi dettagliate nel corso della ricerca, la maggior parte dei porti da cui provenivano le merci importate appartenevano al territorio napoletano e siciliano; in terzo luogo, che le merci importate erano tipiche del Regno dell'Italia meridionale; infine, che anche il trasporto di persone, oltre che di merci, era da e per Gran Bretagna e Regno di Napoli.⁶³

2.5 Il regime doganale.

Le condizioni politiche ed economiche dell'isola esigevano una buona amministrazione doganale e le relative leggi furono

⁶³ C. Vassallo, *Commercial relations between Hospitaller...*, cit., pp. 445-448.

stabilite da alcuni Gran Maestri dell'Ordine dei Cavalieri, racchiusi in codici, di cui si ricordano come più completi, dettagliati e lasciati in vigore per più anni il *Codice di Manoel* (raccolta di leggi in materia di diritto pubblico interno, di diritto civile, di diritto mercantile, di diritto criminale, di diritto giudiziario e di polizia, emanato nel 1723 e rimasto in vigore fino al 1736) e il *Codice di de Rohan* (raccolta di leggi soprattutto in diritto privato, reso esecutivo dal 1784 fino al 1813, base dell'odierno ordinamento legislativo). Innanzitutto, vi erano delle disposizioni che obbligavano tutti a manifestare alle autorità competenti le mercanzie soggette ai diritti di dogana e comperate “così in terra come in mare”; il che significava che tutti i beni inclusi nell'elenco delle merci sottoposte a dazio dovevano passare per il Consolato del Mare.⁶⁴ In secondo luogo, si vietava l'esportazione e l'importazione di mercanzie senza licenza o la vendita di merci di cui il Comune aveva il monopolio; questa misura avrebbe dovuto esplicitare la condanna al contrabbando, estremamente diffuso sulle coste del Mediterraneo, e notevole fonte di guadagno parallelo al mercato legale. In terzo luogo, si obbligavano i capitani a rivelare ogni sorta di merci che tenesse a bordo della sua nave, facendola trascrivere sull'apposito registro, conservato in dogana, al fine di tracciare fattivamente entrate e uscite da e per l'isola; alla semplice annotazione si tendeva a trascrivere anche la provenienza della merce in entrata, la provenienza della nave e dello stesso

⁶⁴ Il Consolato del Mare era il tribunale mercantile del paese. Era composto da un giudice e due consoli che avrebbero dovuto interessarsi degli affari mercantili; in caso di ricorso delle parti, un corpo di mercanti poteva interpellarlo e convocarlo secondo le modalità previste dal Codice de Rohan.

capitano, la quantità della merce (in peso, in balle, in salme, in casse, o in ogni unità di misura intesa come legittima).⁶⁵

Di norma, il diritto di ancoraggio per le navi straniere era di uno scudo o di sei tarì, a seconda della portata del carico delle navi. Secondo quanto riportato da De Bono, “il dazio di importazione era di tre e un terzo per cento per i [prodotti] nazionali, e di sei e un terzo per cento per gli stranieri; quello di esportazione era per i cavalli di sei tarì, per i somari di tre tarì per testa, e per gli altri animali di un tarì per oncia sul valore”.⁶⁶

Parallelo al diritto di ancoraggio, e quindi di commercio import/export, veniva applicato il “diritto di magazzinaggio” per la concessione all’eventuale deposito nei magazzini della dogana delle merci, pari all’uno per cento oltre il normale dazio. Questa aliquota aggiuntiva veniva applicata più frequentemente durante gli anni di epidemie, quando i marinai erano costretti a visite o addirittura alla quarantena.

Va sottolineato, infine, il dato secondo il quale i beni di sussistenza (da intendersi solo generi commestibili e legna da ardere) per il popolo maltese erano esenti dal dazio, mentre gli schiavi venivano considerati al pari di semplice merce, e quindi daziabili e presenti nelle tariffe di commercio.

I primi cambiamenti di questo regime doganale si riscontrarono a partire dal 1814, inizio dell’epoca coloniale britannica. Infatti, alcune tariffe doganali furono modificate a seconda delle esigenze della madrepatria: furono ovviamente protette le merci provenienti dalla e per la Gran Bretagna e i rifornimenti militari e materiali per l’esercito e la marina

⁶⁵ De Bono P., *Breve compendio della storia...*, cit., p. 78.

⁶⁶ *Ibidem*, p. 78.

inglese; un occhio di riguardo fu, infine, lasciato per la neonata industria maltese, o meglio, per “l’industria nazionale [inglese, con sede a Malta] a fronte dei prodotti stranieri”.⁶⁷

Nel 1848, ci fu l’ennesima (ma non definitiva, perché l’ultima è stata eseguita dopo l’indipendenza dall’Inghilterra) revisione alle leggi doganali con la formulazione del primo “vero” Codice di Commercio maltese. Il 7 agosto 1848, la Regina Vittoria d’Inghilterra nominò una commissione⁶⁸ per stilare il primo vero Codice Commerciale. Nel 1853, la commissione le sottopose il progetto, il quale, però, non ebbe l’approvazione del Ministro competente in materia di diritto marittimo; di conseguenza, le leggi commerciali furono successivamente emendate con particolari ordinanze fra il 1857 ed il 1858.⁶⁹

⁶⁷ Ibidem, pp. 104-105.

⁶⁸ La commissione era composta dal giudice Francesco Chapelle, dal dottore Avvocato della Corona Antonio Micallef, e dagli avvocati Giovanni Battista Mifsud, Antonio Maria De Bono e Paolo Sciortino, tutti personaggi di spicco della società maltese, importantissimi per la storia del paese.

⁶⁹ De Bono P., Breve compendio della storia..., cit., p. 118.

CAPITOLO TERZO

LA QUESTIONE DELLA “SICUREZZA”

TRA IL REGNO DI NAPOLI E MALTA.⁷⁰

Attraverso le fonti archivistiche del Ministero della Polizia conservate presso l'Archivio di Stato di Napoli si cercherà di ricostruire un excursus dei provvedimenti legislativi – varati ed attuati – per la sicurezza sia del Regno delle Due Sicilie che di Malta.

3.1 Le regole per la sicurezza nel Regno delle Due Sicilie.

I servizi di polizia nella città di Napoli e nei territori, di cui essa era capitale, sono stati svolti, nel corso del tempo, da organi dipendenti da rami diversi dell'amministrazione dello Stato. Anteriormente all'istituzione del Ministero della Polizia Generale, con il decreto del 28 febbraio 1806, le funzioni di polizia erano affidate alla Gran Corte della Vicaria, fino al 1798, quando, con la prammatica del 7 novembre, fu creata una Direzione generale con il compito di provvedere all'ordine

⁷⁰ La documentazione reperita nel fondo del Ministero di Polizia conservato presso l'Archivio di Stato di Napoli, non è particolarmente esplicativa essenzialmente per ragioni di incompletezza.

pubblico e alla prevenzione dei delitti nella capitale. Questo stato di cose durò fino all'editto dell'11 maggio 1803, con cui fu istituita un'amministrazione di polizia con giurisdizione su tutto il Regno di Napoli. La Commissione Generale di Polizia, infatti, era composta da un soprintendente generale della polizia e della giustizia criminale e da un direttore generale, rispettivamente competenti sul Regno e sulla capitale.⁷¹

L'istituzione di un Ministero della Polizia Generale, all'interno di un nuovo assetto dell'amministrazione statale, fu fra i primi provvedimenti presi da Giuseppe Bonaparte dopo il suo insediamento a Napoli. Con decreto del 22 ottobre 1808 fu istituita, sul modello francese, una Prefettura di Polizia, che subentrò al precedente commissario generale nel compito di soprintendere alle funzioni di polizia nella città di Napoli. Il nuovo ministero, incaricato “della pubblica sicurezza, del buon ordine e della tranquillità interna”⁷², ebbe alterne vicende nel periodo successivo alla Restaurazione del 1815. Per la prima volta nel Regno di Napoli, la Polizia venne distinta, per compiti e competenze:

- ✓ l'alta polizia, che si prefiggeva di prevenire i reati contro la sicurezza interna ed esterna dello stato oltre a dirigere “lo spirito pubblico”;
- ✓ la bassa polizia, con compiti di prevenzione contro i reati comuni;
- ✓ la polizia municipale e rurale, il cui scopo è la sicurezza e la salubrità nelle zone abitate e nelle campagne;

⁷¹ G. Landi, Istituzioni di diritto pubblico del Regno delle Due Sicilie, tomo I, Milano 1977, pp. 387-396.

⁷² Ibidem, pp 390-396.

- ✓ la polizia giudiziaria, con compiti di assodare le prove dei reati accaduti e di catturarne i colpevoli e di consegnarli alle autorità competenti.⁷³

Conservato provvisoriamente dopo la Restaurazione con il decreto del 4 giugno 1815 e poi abolito con la legge del 10 gennaio 1817 sulla riorganizzazione dei Ministeri, il Ministero della Polizia Generale fu – di fatto – soppresso soltanto con il successivo decreto del 20 novembre 1819, che lo sostituì con una Direzione generale, dipendente dal Ministero di Grazia e Giustizia, per le competenze in materia di polizia giudiziaria, e dal Ministero degli Affari Interni, per quelle relative all'ordine pubblico e alla polizia amministrativa.

Una distinta Direzione generale di polizia era istituita, invece, per la Sicilia, alle dipendenze del luogotenente generale del re, che però poteva risolvere gli affari d'intesa con i Ministeri di Grazia e Giustizia e degli Affari Interni napoletani. Ricostituito, dopo il *nonimestre costituzionale* del 1820-1821⁷⁴, con decreto dell'11 aprile 1821, il Ministero della Polizia Generale fu nuovamente soppresso il 28 luglio dello stesso anno e sostituito da una Commissione Generale di Polizia alle dipendenze del Ministero di Grazia e Giustizia. Il Ministero della Polizia Generale fu, infine, ripristinato con decreto del 5 giugno 1822 e riorganizzato con decreto del 15

⁷³Rapporto sullo stato attuale dei ministeri degli affari ecclesiastici, della polizia generale e della giustizia, presentato al Parlamento nazionale nell'adunanza del dicembre 1820, Napoli 1820, p. 52.

⁷⁴ Per “nonimestre costituzionale” si intendono quei nove mesi che vanno dal 7 luglio 1820 al 7 marzo 1821. È stato la rappresentazione del contesto storico in cui ci si propone di analizzare la costruzione e la gestione del consenso politico delle masse da parte delle élite napoletane al potere. Attraverso lo studio della documentazione prodotta in quei giorni si vuole conoscere meglio le forme, i linguaggi e gli strumenti utilizzati dalla propaganda politica all'inizio del XIX secolo, studiare e ricostruire l'ambiente di fruizione, le modalità di diffusione, il contesto di produzione dei testi, restringendo il campo della ricerca ai cittadini di Napoli, in particolare ai ceti medio-bassi e ad un determinato genere editoriale, quello della letteratura politica per il popolo.

giugno 1824. Poco gradito al movimento liberale, quest'organo di governo fu soppresso ancora una volta nel gennaio del 1848 e le sue funzioni furono trasferite al Ministero degli Affari Interni.

Chiusa la parentesi costituzionale, il Ministero della Polizia Generale fu ricostituito con decreto del 4 novembre 1852. Durante la crisi che precedette la fine del Regno delle Due Sicilie, Francesco II di Borbone, con decreto del 27 giugno 1860, lo sopprime di nuovo e ne trasferì le funzioni al Ministero dell'Interno e della Polizia Generale.⁷⁵

Le mansioni e le vicende che hanno caratterizzato il Ministero della Polizia si sono spesso intrecciate con quello della Guerra e della Marina. Questo, ad esempio, nel quinquennio 1815-1820, è stato totalmente dominato dall'esigenza della ricostruzione delle forze armate e dell'attuazione di un amalgama tra le forze borboniche di Sicilia e quelle napoletane.

Per quanto riguarda la prima questione, il Ministero della Guerra e Marina, "*ramo guerra*", era articolato in quattro ripartimenti: il primo trattava gli affari riservati, legislativi e del personale militare e civile; il secondo, quelli riguardanti l'artiglieria, il genio, gli istituti d'educazione militare e l'Orfanotrofio militare; il terzo, la giustizia militare, le prigioni militari, la disciplina, il culto, la leva ed il reclutamento e le pensioni; il quarto, la contabilità ed il contenzioso amministrativo, il commissariato di guerra e gli ospedali militari. Con il regio decreto del 12 marzo 1833, se ne distaccò, diventando autonomo, il "*ramo Marina*", il quale

⁷⁵ Ibidem, pp. 387-396.

comprendeva, a sua volta, due ripartimenti: il primo si occupava degli affari generali e del personale militare e civile; il secondo, della contabilità, del materiale, delle costruzioni e della navigazione di commercio. Invece, la soluzione al problema dell'unione, soprattutto di intenti, parve riscontrabile nell'imporre un modulo d'organizzazione paritetica, e perciò, rinunciando a nominare un Ministro, fu creato il Supremo Consiglio di Guerra, rivestito di tutte le attribuzioni del Ministero di tale dipartimento.⁷⁶

Titolare di tutti gli oneri e gli onore in materia di polizia e di sicurezza era il re, *primus super pares*, il quale, però, aveva inevitabilmente la necessità di servirsi di collaboratori in loco e, soprattutto rappresentato, per tutta l'estensione del territorio del Regno. Per questo motivo, furono nominati i “*ajutanti generali e reali*”, uno per i Dominii al di qua del Faro e l'altro per i Dominii al di là del Faro, oltre a diversi comandanti sia per la reggenza di terra che per quella di mare.⁷⁷

Il Ministero di Polizia, pur avendo subito svariati stravolgimenti, aveva sempre rivestito una posizione di rilievo all'interno della gestione del governo del Regno delle Due Sicilie, e ciò era dimostrato dalle spese destinate alla polizia e alla sicurezza del Regno. Così come Bianchini ha riportato, la cifra destinata a questo Ministero aumentava esponenzialmente nel corso degli anni: per esempio, se nel 1821 furono destinati circa 121.000 ducati, dopo soli otto anni,

⁷⁶ Ibidem, pp. 396-406.

⁷⁷ G. De Sanctis, Dizionario statistico de' paesi del Regno delle Due Sicilie, Napoli 1840, p. 27.

nel 1829 furono stanziati circa 250.566 ducati (vedi tabella 3).⁷⁸

Tab.3: Estratto del bilancio del Regno di Napoli negli anni 1821 e 1829 per i maggiori Ministeri.⁷⁹

1821		1829	
Affari Esteri	390	Presidenza del Consiglio dei Ministri	12,38
Grazia e Giustizia	741,946	Affari Esteri	354,546
Affari Ecclesiastici	50,249	Grazia e Giustizia	736,2.42
Finanze	6,993,386.36	Affari Ecclesiastici	46466,42
Affari Interni	2,467,635	Finanze in cui si comprendevano le somme per la Real Casa e per il Re	14871,292.07
Guerra	7,642,000	Affari interni, comprese certe spese pubbliche	2032,385
Marina	1,800,000	Guerra	7337,288
Cancelleria Generale	74,630	Marina	1557,431.10
Polizia	194,212	Polizia	250,616.59
Somma totale	20,353,558.36	Somma totale	27,298,616.59

Le ragioni di ciò furono molteplici. In primo luogo, esigenza su cui non si poteva transigere era la sicurezza, intesa in senso stretto, del Regno: proteggere il cuore della monarchia dagli

⁷⁸ L. Bianchini, Della storia delle finanze del Regno di Napoli, libro sette, Napoli 1859, pp. 499- 500.

⁷⁹ Ibidem, pp. 657-658.

attacchi esterni ed interni, mostrandosi apparentemente intoccabili, significava apparire forti agli occhi delle potenze europee, vista soprattutto la contingenza storica e i delicatissimi rapporti internazionali. In secondo luogo, era necessario avere sempre schierate delle forze armate preparate ed imponenti lungo i confini del Regno vista la posizione geografica: fare, fisicamente, da ponte all'interno del Mediterraneo celava tantissimi pericoli, dagli ingressi clandestini agli attacchi conquistatori, dall'esposizione a contagi agli arrembaggi pirateschi. In terzo luogo, nel corso dei secoli, tutte le nazioni hanno investito nell'esercito, poiché ingrandire la macchina da guerra significava incrementare l'intero assetto economico- politico del paese.⁸⁰

3.2 Le regole per la sicurezza a Malta.

Nel corso dell'Ottocento, Malta ha vissuto una storia particolarmente altalenante fra le varie dominazioni, ed una delle conseguenze di ciò è stato il non contemplare mai all'interno del proprio statuto disposizioni certe in ambito di polizia e sicurezza. Le caratteristiche della polizia maltese, infatti, hanno subito modifiche a seconda della dominazione vigente ed in base alle esigenze di “*attacco o difesa*”.

Secondo i maggiori storici di Malta, il popolo autoctono era “particolarmente mansueto e docile, e si adattava con facilità

⁸⁰ Ibidem, pp. 500-504.

alle dominazioni straniere”⁸¹, ma nei rarissimi periodi di stasi che le vicende politiche concedevano le questioni di sicurezza (anche interna) trovavano ampio spazio nella gestione dell’isola.

Per quanto riguarda gli anni di pertinenza di questa ricerca, l’organizzazione e la buona direzione dell’esercito a Malta fu una delle principali cure dell’Ordine dei Cavalieri di San Giovanni, i quali, pur essendo religiosi, non si fecero mai fatti sfuggire l’occasione di imporsi, anche con notevole forza; le leggi militari, infatti, furono stabilite con minuziosità e poi raccolte nel titolo XXV del codice di Manoel, per essere, infine, ridefinite nel capitolo 2 del libro VII del codice di de Rohan.⁸²

Una modifica radicale al codice in vigore da anni fu effettuata nel 1839, quando, già sotto la dominazione inglese, furono fatti alcuni cambiamenti amministrativi, utili e necessari.

Innanzitutto, per determinare la giurisdizione territoriale della polizia, la campagna di Malta fu divisa in sette distretti, ognuno dei quali fu posto sotto la sfera di competenza di un ufficiale governativo con il titolo di *Sindaco*, e ne furono definiti attribuzioni e doveri. In secondo luogo, si fuse l’Ufficio della Quarantena e quello della Polizia di Marina, dando vita al *Dipartimento di Quarantena e Polizia marina*. Infine, furono rivisti tutti i compiti dei vari reggimenti, gli scopi militari e la composizione dei reggimenti, così da presentarsi agli occhi del popolo più cooperativo e meno impositivo.⁸³

⁸¹ E. Mizzi, Per la storia di Malta, da Il giornale di politica e di letteratura, novembre-dicembre 1934, pp. 1-2.

⁸² P. De Bono, Breve compendio della storia di Malta, Malta 1903, pp. 76-77.

⁸³ Ibidem, p. 111.

Malta costituì la stazioni di arrivo, di partenza e di smistamento di corrispondenze, ordini, aiuti di rifugiati, esiliati e fuorilegge, oltre che si mercanti, marinai, nobili ed artisti. Mano a mano che l'importanza del rifugio maltese cresceva nel concetto dei profughi, la Polizia napoletana, in particolar modo, ne temeva sempre di più il danno, considerandola troppo vicina alla Sicilia per lasciare inalterate le misure di vigilanza e non moltiplicarle.

Il periodo di più intensa sollecitudine sul territorio siciliano e su quello maltese di pertinenza del Regno delle Due Sicilie fu quello degli anni 1831-1847, durante i quali, per una maggiore sicurezza, il Ministero di Polizia fu coadiuvato dal Ministero degli Affari Esteri, con delle sovrintendenze afferenti al Ministero delle Finanze e delle Dogane.⁸⁴

Sul territorio maltese, la funzione di polizia ordinaria del Regno delle Due Sicilie prendeva il nome di *Alta Polizia* e si proponeva di prevenire “le reità di stato, le riunioni settarie e le fazioni capaci di compromettere la quiete di uno o più comuni”, secondo quanto riportato dalle Istituzioni sulla Polizia del 22 gennaio 1817, nella collezione ufficiale di leggi e decreti, primo semestre del 1817.⁸⁵ I commerci, i legami di parentela, le tradizioni e le abitudini di vita, come è noto, avevano fatto dell'isola la continuazione del suolo della Sicilia, e quindi del Regno; le varie politiche nulla potevano contro secoli di stili di vita e, quando le rivoluzioni turbarono la vita interna del Regno delle Due Sicilie, i rivoltosi, proscritti dalla patria, cercarono in Malta il loro rifugio, anche grazie

⁸⁴ E. Gentile, Fonti documentali degli Archivi napoletani, Malta nelle carte di polizia dal 1831 al 1847, in Archivio Storico di Malta, anno XI, 1940, pp. 227-228.

⁸⁵ Ibidem, p. 229.

all'occhio indifferente del governo inglese. Per esempio, nel 1839 gli Inglesi avallarono i principi napoletani che limitavano l'ingresso di pubblicazioni su carta da Malta, limitandone, inoltre, la libertà di stampa: il 16 aprile di quell'anno, infatti, il Ministro degli Affari Esteri rivelò da un rescritto reale che “la maestà sua quindi nel Consiglio ordinario di Stato del 13 del corrente mese di aprile, uniformandosi al mio parere, ha ordinato di esercitarsi la più severa e rigorosa sorveglianza su tutte le provenienze da Malta, affin d'impedirsi la introduzione nel Regno degli scritti che si stampano in quell'isola, e particolarmente sui vapori, che esercitano frequenti viaggi tra i porti dei reali Dominii e Malta, come pure sulle barche, le quali fanno continuo traffico tra la detta isola e le coste della Sicilia”.⁸⁶ Questa della limitazione della stampa, in realtà, fu la motivazione per cui la polizia napoletana si attivò maggiormente sull'isola maltese, anche se non ottenne particolare successo; invece, il governo inglese, dopo un'iniziale ed effimera collaborazione, si palesò non molto sensibile alla questione, soprattutto alla luce della firma del contratto di monopolio degli zolfi siciliani stipulato fra il governo di Napoli ed una compagnia francese.

Altri due furono i momenti di maggiore tensione per la Polizia napoletana sul territorio maltese, che per il resto aveva solo il compito di sorvegliare e di supervisionare le entrate e le uscite, nel e dall'isola, di uomini, di navi, di beni e di merci: le epidemie di peste e vaiolo e l'insurrezioni del 1848, che dalla Sicilia si propagò verso la sua estensione naturale nel Mediterraneo.

⁸⁶ Ibidem, p. 231.

3.3 *Le competenze del Ministero degli Interni.*

Come abbiamo già esposto in precedenza, le pertinenze del Ministero di Polizia spesso si sono fuse, sovrapposte, mischiate e combinate con quelle del Ministero degli Affari Interni; per questo motivo esporrò, anche sommariamente, quanto trovato nel fondo del Ministero dell'Interni presso l'Archivio di Stato di Napoli, corredato di relativa bibliografia di settore.

Il decreto del 22 febbraio 1806 istituì sette Segreterie di stato, ma fra di esse non figurava quella dell'Interno, aggiunta in seguito con la determinazione del 31 marzo dello stesso anno; costituiva, quindi, una novità nel campo dell'amministrazione pubblica, poiché inglobava in un'unica dipendenza le più varie competenze, che nel corso dei secoli erano appartenute a settori diversi, visto che non vi era fino a quel momento un organismo centrale che si occupasse di “ciò che di poi è stato inteso col nome di amministrazione e affidato al ministero dell'Interno, andava spicciolato fra i ministeri, o abbandonato o ignoto”.⁸⁷ Sia la natura che gli affari spettanti a tale istituto rimasero a lungo di complessa definizione: la difficoltà di unificare e controllare la pluralità dei rami interni ne segnò fortemente la storia, realizzando quella rivoluzione burocratica introdotta dai Francesi e sopravvissuta all'alternarsi dei governi.

Attraverso i cosiddetti *rapporti*, i Ministri dovevano rendere conto al sovrano e al Segretario di Stato della propria attività amministrativa, e, a loro volta, attraverso i *dispacci* degli

⁸⁷ R. Spadaccini, L'archivio del Ministero dell'Interno, in (a cura di) A. Massafra, Il mezzogiorno preunitario, Bari 1988, p. 653.

intendenti venivano informati di tutte le vicende che accadevano nel Regno, indispensabili per un controllo a tappeto soprattutto nelle periferie e nei domini al di là del Faro.

Il 2 aprile 1817 fu stabilito il *piano di organizzazione* del Ministero dell'Interni, che ne dettagliava le attribuzioni, articolandole in sei ripartimenti: segretariato, archivio e biblioteca; amministrazione civile e lavori pubblici; istruzione pubblica, scienze e belle arti; stabilimenti di beneficenza, salute pubblica e prigioni; commercio, agricoltura, arti e manifatture; contabilità. Ognuno di questi ripartimenti comprendeva numerose competenze, che resero l'organismo sempre più complesso, eterogeneo ma funzionale, anche per gli altri Ministeri (così come accadde per quello di Polizia). Grossomodo, queste disposizioni rimasero in vigore fino al 1848, quando fu abolito il Ministero di Polizia Generale e quello dell'Interno fu diviso in due sezioni, interno e polizia; questa struttura si prostrasse fino al 1852, quando a causa della continua e forte ingerenza del sovrano negli affari di stato, fu necessaria l'ennesima suddivisione, che mutò di poco forma nel corso degli anni successivi fino all'Unità d'Italia.⁸⁸

Come affermato da Rossana Spadaccini, oggi come allora, il problema dell'archiviazione delle carte pertinenti al fondo del Ministero dell'Interno è stato arduo a causa dell'eterogeneità dell'organismo e dell'assimilabilità del Ministero stesso ad altri, per competenze e vicissitudini. Le fonti archivistiche presso l'Archivio di Stato di Napoli sono raggruppate in cinque settori documentari: primo inventario, secondo

⁸⁸ Ibidem, pp. 654-656.

inventario, terzo inventario, appendice I e appendice II. Secondo l'autrice, ma anche secondo la sottoscritta, i problemi basilari che si riscontrano nell'affrontare una ricerca attraverso questo fondo sono la pluralità e la difformità degli inventari (alcuni sommari, altri analitici); i gruppi di fasci estrapolati dal fondo principale, reinventariati e divenuti fondi a sé stanti, di difficile reperimento; e le serie cronologicamente lacunose.⁸⁹

Alla luce di quanto sopraelencato, credo sia significativo riportare quanto scritto, a proposito della molteplicità delle caratteristiche del fondo del Ministero dell'Interno, da Bartolommeo Capasso, archivista e direttore soprintendente dell'Archivio di Stato di Napoli dal 1882 al 1900: “quando finalmente saranno raunate le membra sparse, porremo mano alla ricostruzione dell'importantissimo complessivo ufficio.”⁹⁰

Vista la connotazione della presente ricerca orientata particolarmente ai rapporti diplomatico-commerciali fra il Regno delle Due Sicilie e Malta, dopo aver visionato diversi fasci del fondo del Ministero dell'Interno ci si è soffermati solo su quelli di stretto interesse. Questi sei fascicoli, ritrovabili nel primo inventario, potrebbero essere di competenza del Ministero degli Affari Esteri, poiché raccolgono missive fra il Ministero e il Consolato napoletano a Malta circa l'arrivo di bastimenti battenti regia bandiera nel porto di La Valletta e la partenza di navi dai vari porti del Regno. Fasci simili, infatti, sono stati ritrovati anche in altri fondi, e senza un'analisi a 360 gradi, priva di una vera e propria direttiva a priori, non sarebbero mai stati presi in considerazione.

⁸⁹ Ibidem, pp. 662-663.

⁹⁰ B. Capasso, L'Archivio di Stato di Napoli dal 183 a tutto il 1898, Napoli 1899, p. 27.

3.4 Le questioni di sicurezza nei documenti originali.

È noto che l'Archivio di Stato di Napoli, per i rapporti politici che il Governo intrattenne con l'isola di Malta, costituiscono una delle miniere più ricche per la sua storia. Nel fondo di Polizia, che di fatto consta di una quindicina di fasci, è possibile riscontrare poco della gestione amministrativa di diritto dell'isola sia sotto l'influenza napoletana che sotto altre dominazioni straniere; infatti, è possibile rilevare i rilasci di passaporti, gli elenchi di espulsi dal Regno e di rifugiati sull'isola, pandette onomastiche di militari, e poche altre notizie sulle condizioni di vita sull'isola, soprattutto perché spesso il Ministero di pertinenza si fondeva, come già detto, con quello degli Affari Interni o degli Affari Esteri.

L'archivio del Ministero di Polizia raccoglie, pur se sommariamente, tutte le notizie del Ministero degli Affari Esteri e dei Consolati. Esso dovrebbe mettere insieme le diverse fonti: rapporti in originale, copia o riassunto, provenienti non solo dalle autorità, ma anche da agenti segreti, ordinari e straordinari, e spesso da anonimi informatori; in realtà, ciò è vero solo in parte, e questo a causa di una cattiva manutenzione del fondo stesso (innanzitutto, carte poco leggibili, perdite e incendi fanno il resto).

Nei fasci del Ministero di Polizia, tra gli Espulsi, e tra le carte dell'Alta Polizia vi sono numerose notizie dell'attività dei rifugiati meridionali nell'isola, soprattutto per il periodo che va dal 1821 al 1860, i quali, tollerati dagli Inglesi e avendo

fraternizzato con i Maltesi, avevano vissuto le stesse vicende degli isolani.⁹¹ Le carte della Polizia hanno spesso rispecchiato le ardimentose e, talvolta, tristi vicende di un popolo piccolo di numero ma dalla spiccata fierezza, che non ha mai rinunciato alla lotta per rivendicare i propri diritti.

Sulla questione del contenimento degli ideali politici, anche rivoluzionari, ad esempio, ritengo significativo riportare uno stralcio di quanto rinvenuto in appendice all'*Indice onomastico dei passaporti*,⁹² nel quale si ritrovano alcuni scritti di un militare in forza al contingente napoletano a Malta. “L’isola di Malta è un punto interessantissimo per le vedute politiche, ed il traffico che da colà si mantiene particolarmente con questa marina (di Catania) esige tutta la possibile vigilanza”. Così l’intendente di Catania, Sig. Francesco Logerot scriveva il 18 aprile 1838 al Ministero di Polizia in Napoli. Tutta la possibile vigilanza, infatti, veniva esercitata da tutte le autorità, alle quali non mancavano di prestare aiuto agenti segreti o spie. Lo scritto continua: “Il sottointendente di Terranova, il 31 maggio di quell’anno, mediante l’opera delle spie, poté riferire che un tale Don Errico Rossi dei Conti di San Secondo, di Palermo, dopo sei mesi di dimora in Malta, ove possedeva beni, era tornato in Terranova, che il Marchesino di San Giuliano non era più in Malta, e che quei rifugiati, i quali avevano corrispondenza con i residenti a Marsiglia, davano grande importanza all’arrivi di un figlio di Luigi Bonaparte in Malta. [...] L’intendente di Messina, Comm. Giuseppe de Liguoro, zelante funzionario, collaborando con l’opera di vigilanza, il

⁹¹ R. Moscato, Fonti per la storia di Malta nel regio archivio di stato di Napoli, in Archivio storico di Malta, fasc. IV, anno VII, Roma 1936, p. 18.

⁹² ASN, Ministero di Polizia, fascio 279.

16 marzo 1840 riferì che la Gran Corte di Catania, avendo bisogno di interrogare alcuni testimoni residenti in Malta, sugli avvenimenti del 1837, aveva trasmesso l'intimazione al Console e questi l'aveva affidata al notaio Portelli, il quale l'aveva poi fatta notificare da un usciere, e, però, su ricorso degli intimati, per la procedura, era stato interdetto al Portelli di esercitare il notariato, l'usciera era stato privato dell'ufficio e si era ricorso all'ambasciatore inglese per far sostituire il console; inoltre il numero degli agenti di polizia in Malta era stato accresciuto con agenti denominati *contestabili*, i quali nei giorni del Carnevale andavano per le vie delle quattro città." Lo stesso intendente il 25 giugno diede notizia che "il 14 era giunto in Malta da Napoli un vapore inglese con l'Ammiraglio e che subito erano stati liberati sette legni di *real bandiera*, i quali in quei porti erano rimasti sequestrati e che correva voce che le vertenze (degli zolfi, nda) tra le Due Sicilie e la Gran Bretagna erano presso al loro termine."

All'interno dello stesso fascio, si trova un appunto circa le potenzialità che gli esuli napoletani avevano sul territorio maltese. Si riscontra che il Ministero degli Affari Esteri, il 24 settembre 1838, informò la Polizia di voci di trame ordite in Malta in danno della tranquillità del Regno; ma il 27 novembre fu costretto a smentirle dichiarando: "Mi affretto di annunziarle che dalle repliche pervenutemi si desume che niun deposito di armi siasi fatto in Malta, niuna spedizione di combustibili fu eseguita, niun torchio clandestino vi esista."

Purtroppo questa sorta di appendice in coda all'*Indice onomastico dei passaporti* è molto scarna e confusionaria, e le carte in essa contenute sono mal tenute; quindi, non si riesce a

seguire un filo logico, né per argomenti né per anni. Tuttavia, è interessante riportare qui questi frammenti di corrispondenze fra il Ministero di Polizia e i Ministeri del Regno a Napoli.

Nell'agosto 1840 corse voce che si preparasse una spedizione dall'Inghilterra in Malta ad opera dei rifugiati italiani. Si pensava di avanzare reclami presso il governo britannico, ma il Regio Console, da Malta, informò che “non vi era indizio di spedizioni e non era vera la esistenza, nell'isola, di circa 200 emigrati politici, i quali invece si riducevano a meno di 20, e che, tra i regi sudditi, primeggiava don Benedetto Marchesino San Giuliano, figlio di Antonino, di anni 29, che soccorreva con denaro gli altri rifugiati Salvatore Tornabene, Salvatore Costanzo e Diego Fernandes (i primi due estensori, l'altro direttore del *Corriere Maltese*) e anche il settario Diego Arancio”. Aggiunse a tali notizie un elenco, con opportuni cenni biografici, di diciassette regi sudditi rifugiati; sopì in tal modo l'allarme della Polizia. Ecco i nomi dell'elenco: Diego Arancio, Antonio Zirilli, Pietro Nicastro, Benetto Marchesino San Giuliano, Mario Verme, Santo Sgroi, Paolo Cannitella, Salvatore Tornabene, Antonino Faro, Giuseppe Fulchieri, Letterio Ardizzone, Diego Fernandes, Salvatore Mirone, Ignazio Pompeiano, Francesco Carlo Buonaccorsi, Francesco Laquidare e Salvatore Fatta Sologna.

Approdato nel settembre 1840 nei porti di Sicilia un vapore inglese denominato “La Gitana”, proveniente da Malta, la Polizia notò tra i passeggeri un capitano della Marina inglese, chiamato Riccardo Brook, cognome che rievocava quello di un certo Brook al quale nel 1835 era stato vietato l'ingresso nel Regno. Dopo lunga corrispondenza fu dileguato, ma rimase

l'allarme per il fatto che dai passeggeri erano stati consegnati in Catania al negoziante *Laf* o *Lerf* due giornali maltesi. Naturalmente tutto servì ad accrescere la vigilanza sulle provenienze dall'estero e specialmente da Malta.

Una pratica speciale era tenuta dal Regio Console con il Ministero degli Affari Esteri e da questo con il Ministero di Polizia, affinché, mese per mese, si conoscesse l'arrivo dei regi sudditi in Malta e la partenza di là dei regi sudditi ed esteri per i domini del Regno. Si ha notizia di un fascicolo di corrispondenza formato su tale oggetto, ma non ne è stata trovata nemmeno una lettera; a tal proposito ci si collega alla pandetta n. 278, Indice onomastico dei passaporti, mero elenco di nomi e cognomi, con riferimento a provenienza, mestiere, carico di bagagli e di servitù, giorni di permanenza sull'isola oppure giorni previsti lontano dall'isola, ed eventuali annotazioni.

CAPITOLO QUARTO

LA DIFESA DELLA SALUTE: LE EPIDEMIE E LE QUARANTENE.

La gestione della sanità pubblica del Regno delle Due Sicilie, nel XIX secolo, era spesso assimilata al concetto di pubblica assistenza, ovviamente influenzata da una lenta armonizzazione ed un progressivo ampliamento delle conoscenze, volti al miglioramento delle condizioni di vita delle popolazioni. Soprattutto a Napoli, il concetto di “assistenza” in ambito sanitario era strettamente legato a quello di “carità”, con gli Ospedali e le Opere Pie che cercavano di porre rimedio alle mancanze dei governi. In apparenza, i vari sovrani non sembravano interessati a garantire la pubblica salute, ma non sono mancati esempi di provvedimenti governativi volti ad arginare la diffusione di epidemie (controllo di merci, quarantene, ecc); ciò che mancava, al di là dei provvedimenti dettati da particolari condizioni, era, piuttosto, la presenza di una forte rete assistenziale professionale (garantita da medici, non da frati). Uno dei primi provvedimenti di sanità pubblica, nel Regno delle Due Sicilie, risale al 1749, quando il Senato di Palermo pubblicò uno studio sull’epidemia di peste che, nel 1743, colpì la città di Messina, proponendo eventuali misure di protezione e l’istituzione di cordoni sanitari portuali; inoltre, dal 1751,

con la pubblicazione di una prammatica di re Carlo III di Borbone, si ribadì la necessità di controlli distinti in base al transito via mare e quello via terra.

Bisognerà, tuttavia, aspettare il 1817 per avere le prime istruzioni riservate alla sanità marittima, ben distinte da quelle di polizia urbana. In particolare, il re Ferdinando I istituì con un regio decreto, “*volendo che in tutta la estensione de' nostri reali dominj, il servizio della pubblica salute sia regolato con principj e metodi uniformi*”, la figura del supremo magistrato di salute pubblica, con funzioni deliberative, ed una soprintendenza generale, con funzioni esecutive, dipendenti dal Ministero dell'Interno.

Per quanto riguarda la sanità marittima, che, come vedremo, assunse le forme di assicurazione nei commerci, vennero istituite le Deputazioni di Salute, divise in quattro classi in base all'importanza strategica del porto di riferimento, basti pensare che erano di prima classe le deputazioni di Napoli, Palermo, Messina e Siracusa, tutt'oggi le quattro città più grandi dell'Italia meridionale.⁹³

4.1 La gestione sanitaria nel Regno delle Due Sicilie.

La legge organica del 20 ottobre 1819 era alla base della legislazione per la tutela della salute pubblica dei Dominii al di

⁹³ G. Botti, Strutture sanitarie e malati nell'Ottocento borbonico, in (a cura di) A. Massafra, *Il Mezzogiorno preunitario, economia, società e istituzioni*, Bari 1988, pp. 1221-1224.

qua ed al di là dal Faro; essa istituì, rispettivamente a Napoli e a Palermo, un sovrintendente generale di salute assistito da un supremo magistrato, il quale doveva provvedere tanto alla sanità terrestre quanto a quella marittima. La legge fu seguita da due regolamenti, uno per il servizio terrestre e l'altro per quello marittimo, confluiti in un unico testo nel 1853. È utile estrapolare da questa legge il concetto di *approdo* delle navi, prevedendo quattro cause che influivano sulla natura dello stesso. Innanzitutto la *provenienza*, che poteva essere contagiosa endemica, da luogo sospeso o da luogo libero; poi, l'*identità* e la *qualità* del carico, a seconda che si trattasse di generi suscettibili di accidente (candele, tabacco, fiori, metalli) oppure insuscettibili. Segue lo *stato* dell'equipaggio e dei passeggeri, in considerazione dell'aumento o diminuzione del loro numero, dell'eventuale variazione d'identità, delle malattie equivoche scoppiate a bordo. Infine le *circostanze* della navigazione: era necessario tener conto se la nave avesse toccato luoghi sottoposti a regime sanitario più rigoroso di quello di partenza, o se avesse avuto comunicazioni con bastimenti infetti o sospetti durante il viaggio.⁹⁴

Secondo il testo del 1820, le condizioni dell'approdo si esplicavano in due modi: con la patente, che a seconda della provenienza assumeva una caratteristica diversa (sporca, tocca, netta, libera); e con il costituito, cioè il verbale di deposizione giurata del capitano e di altri individui opportunamente interrogati dinnanzi a tutto l'equipaggio e ai passeggeri, dopo accurata disamina delle merci. Stabilite le condizioni dell'approdo, la nave era sottoposta a diverso trattamento a

⁹⁴ G. L. Di Mitri, Regolamenti di sanità marittima nel Regno delle Due Sicilie, Lecce 1992, pp. 43-44.

seconda dei casi; il commissario di porto poteva anche rifiutarsi di accogliere la nave quando provenisse da luogo infetto o avesse toccato luogo infetto durante la navigazione, oppure fosse sfornita di patente o ancora se il capitano non volesse sottoporsi al costituito o alla visita. Si ordinava la contumacia quando la nave proveniva da luogo sospetto o sospeso (quarantena variante da 20 a 40 giorni o da 14 a 28) o avesse attraversato mari pericolosi, se a bordo fosse scoppiata una malattia, oppure se la patente fosse irregolare o se infine questa fosse discordante col costituito e con la visita.⁹⁵

Con l'esame dei due regolamenti di sanità marittima del Regno delle Due Sicilie, del 1820 e del 1853, si assiste ad un passaggio "da un concetto di centralità amministrativa ad uno nuovo di decentramento che muove per la definizione di organismi precedentemente non previsti dall'ordinamento"⁹⁶. Nel preambolo del regolamento del 1820, veniva riportato l'atto della sanzione, che stava ad indicare la conferma autorevole di una legge da parte di un sovrano nel pieno possesso delle prerogative conferitegli anzitutto dal clima della Restaurazione in atto. Nel testo del 1853, si parlava, invece, dell'atto del decretare che profilava un monarca definitivamente entrato – *primus inter pares* – nel novero delle figure ordinariamente impegnate nell'esercizio di governo, senza la sacralità del sancire precedentemente accennata. Secondo Mitri, "la necessità di un provvedimento di legge non è più frutto di un consiglio segreto che attornia il monarca, né espressione di una lobby aristocratica, ma esito di un problematico rapporto tra sovrano e ceti produttivi che tuttavia

⁹⁵ Ibidem, pp. 43-46.

⁹⁶ Ibidem, p. 49.

c'è, sebbene non dichiarato. [...] La sanità pubblica (e nella fattispecie la sanità marittima) si caratterizza ed organizza come embrione di una politica amministrativa decentrata che nelle successive esperienze dell'Italia unitaria non è mai verosimilmente giunto a maturazione”.⁹⁷

4.2 *Malta: il luogo delle quarantene.*

Sir Thomas Maitland, Governatore di Malta, giurò che la quarantena gli aveva dato “più peste e vessazione di ogni altra cosa”. Anche se volesse accennare alla “peste” in senso figurato, la questione della quarantena, nella pratica, fu per Malta una vera e propria piaga.⁹⁸ Ciò fu vero forse più per la parte amministrativo-organizzativa che nella reale gestione: infatti, Malta, soprattutto per il primo ventennio del XIX secolo visse il doppio ruolo di stazione climatica per gli Inglesi e i Siciliani trasferitisi sull'isola, e di sede dei lazzaretti per merci e persone.

Samuel Taylor Coleridge, nel 1810, sostenne che Malta era una temibile concorrente di Napoli e della Costa Azzurra, per clima e bellezza;⁹⁹ per molti Inglesi, infatti, l'isola rappresentò una stazione climatica, adatta per recuperare salute malferma e stanchezza psicologica. Ciò fu vero, comunque, solo per il ceto alto della popolazione, quegli abitanti, cioè, lontani dalle

⁹⁷ Ibidem, pp. 51-52.

⁹⁸ M. D'Angelo, *Mercanti inglesi a Malta, 1800-1825*, Milano 1990, p. 122.

⁹⁹ Ibidem, p. 123.

epidemie di peste e di vaiolo che flagellarono l'isola (e il bacino mediterraneo) nel 1813, nel 1814 e nel 1818.

Una grande battuta d'arresto per Malta si ebbe nella primavera del 1813, quando, dopo i primi sintomi fortemente indicativi esplose, in tutta la sua catastroficità, la peste. Questa malattia aveva già fatto la sua comparsa a Costantinopoli, nel 1812, e poi si era diffusa a Smirne, Cipro ed Alessandria d'Egitto. In quello stesso anno, Malta rivide il suo sistema di quarantena, allentato dagli *Orders in Council* inglesi a causa dell'elevato numero di navi che affollavano i suoi porti. All'inizio del 1813, le autorità sanitarie maltesi emisero misure di prevenzione più severe, imponendo una quarantena, soprattutto per le navi provenienti dal Levante, maggiore per numero di giorni. L'*incipit* del contagio sull'isola si ebbe quando, il 28 marzo 1813, tre vascelli salpati da Alessandria d'Egitto approdarono a La Valletta con tre casi di peste a bordo. Il Dipartimento di Sanità ordinò a due di essi di ripartire immediatamente e al terzo, di proprietà maltese, un isolamento strettissimo nel porto di Marsamxett¹⁰⁰, disponendo, inoltre, che venisse bruciato nel giro di pochissimo tempo insieme al suo carico in cambio di un indennizzo ai proprietari; questi ultimi, ritenendo non congrua la cifra corrisposta dal governo maltese per le loro perdite, ottennero il permesso di ripartire alla volta di Alessandria, ma solo il 10 aprile. La presenza della nave infetta per un periodo così lungo, durante il quale morirono anche dei membri

¹⁰⁰ La città di La Valletta sorge tra due ampie insenature in cui sono situati i porti della città, Porto Grande (ribattezzato dagli inglesi Grand Harbour) e Porto Marsamuschetto (Marsamxett Harbour).

dell'equipaggio, fece sì che il morbo della peste arrivasse anche sul territorio maltese.¹⁰¹

“Informato dal Comitato della Sanità, che due individui abitanti la casa n. 228 Strada San Paolo in questa Città Valletta avessero durante una malattia, che poi finì colla lor morte, esibito dei sintomi fortemente indicativi di peste, e che un altro individuo della stessa famiglia fosse stato attaccato da somigliante malattia e sintomi, dispongo di chiudere il tribunale, il teatro e altri luoghi di riunione. [...] Proibisco tutte le comunicazioni tra navi e terraferma e la vendita di merci suscettibili di contagio”¹⁰²: con queste disposizioni, il 5 maggio 1813, il Commissario Civile Hildebrand Oakes informò i Consoli stranieri presenti sull'isola dell'apertura dei lazzaretti e della fase critica in cui Malta stava piombando.

Questa inevitabile chiusura di frontiere per le navi, in entrata ed in uscita da Malta, significò far crollare il commercio in uno dei periodi più fiorenti dell'economia maltese. L'estate del 1813 vide aumentare notevolmente il tasso di mortalità ed il numero di richieste di quarantena, ed il periodo critico (durante il quale addirittura si arrivò a disinfettare strade e casa con arsenico e zolfo) perdurò fino al gennaio del 1814, quando il nuovo Governatore e Comandante in capo dell'isola di Malta e delle sue dipendenze, Thomas Maitland, dichiarò Malta libera dal contagio.¹⁰³

L'epidemia fulminea di vaiolo del 1814 e quella di peste del 1818 ebbero, per sommi capi, le stesse vicende di quelle appena descritte: ciò non fece altro che incentrare l'attenzione

¹⁰¹ M. D'Angelo, *Mercanti inglesi a Malta*, cit., pp. 181-182.

¹⁰² *Ibidem*, p. 182.

¹⁰³ *Ibidem*, pp. 184-185.

su Malta, nel bene e nel male. Alla vigilia dell'importantissimo Congresso di Vienna, la maggior parte delle politiche commerciali ed economiche toccavano le coste maltesi; l'imminente vicinanza con il Regno delle Due Sicilie e la stabile presenza della Gran Bretagna fecero di quello scoglio in mezzo al Mediterraneo uno dei più grandi snodi mercantili, da qui la necessità di prevedere delle quarantene – permanenti, organizzate ed efficaci – tali da ospitare uomini, navi e merci in transito.

La letteratura relativa alle quarantene è frammentaria e molto incentrata sulla seconda metà del XIX secolo. Le quarantene più grandi nel bacino del Mediterraneo erano attinenti ai territori di Marsiglia e di Malta: la prima era una importante stazione marittima, perno su cui spesso sono ruotate le controversie tra la Francia e la Gran Bretagna; la seconda, invece, ha svolto un ruolo sempre più importante nella politica del Regno delle Due Sicilie e della Gran Bretagna, in quanto scalo di destinazione e di partenza da altri porti del Mediterraneo, frequenti focolai di infezioni.

Una delle ragioni per cui Malta svolse, nell'Ottocento, un ruolo così cruciale, dunque, fu l'efficienza dei lazzaretti sul suo territorio e le disposizioni volte ad istituire le quarantene: non fu un caso che il porto di Marsamxett, alla fine delle varie ondate epidemiche che infestarono in Mediterraneo, divenne noto come il *Quarantine Harbour*.¹⁰⁴ Nessuna imbarcazione aveva il permesso di sbarcare passeggeri, equipaggio o merci prima che non fossero espletate tutte le pratiche di autorizzazione da parte dell'Autorità di Salute di Malta, per

¹⁰⁴ D. Gregory, *Malta, Britain and the european powers, 1793-1815*, London 1996, p. 237.

poi passare alla disinfezione dello stesso scafo prima del definitivo attracco. Le sanzioni per aver infranto le regole delle quarantene erano draconiane: morte, se la nave in questione arrivava da un posto notoriamente infetto; vita, se la cambusa risultava sana pur anche avesse violato parte del regolamento. La prima quarantena sul territorio maltese fu istituita in seguito alla peste del 1675, quando la Facoltà di Medicina di Roma, in risposta alla richiesta di aiuto di alcuni fisici maltesi, ritennero necessario isolare, con particolari misure preventive, gli ammalati, applicare norme igienico-sanitarie per il resto della popolazione e trattare ogni cosa che potesse trasmettere il morbo in maniera perentoria.¹⁰⁵ Ma solo in seguito ad accordi bilaterali fra il Regno delle Due Sicilie e la Gran Bretagna, inseriti fra nel Trattato di Amiens, a Malta e sulle isole minori di Gozo e di Comino, furono istituite le quarantene permanenti. Per “permanente” si indicava un lazzaretto che: funzionasse sempre, non solo nei momenti di crisi pandemica; potesse ospitare un gran numero di persone; e fosse adeguato nel trattare, con i mezzi sanitari dell’epoca, i beni trasportati senza portarli al deperimento o all’alterazione della qualità. Ogni quarantena aveva delle regole ben precise ma tutte dovevano assimilarsi a quelle del *Quarantine Regulation of Malta*, ufficialmente emanata attraverso la *Malta Government Gazette* il 19 dicembre 1835, ma in vigore dal 1804.¹⁰⁶ Dal 1821 in poi, inoltre, le cure previste avevano un vero e proprio prezzo, come si evince dall’immagine sottostante.¹⁰⁷

¹⁰⁵ Sir A. Brooke Faulkner, *A treatise on the plague, designed to prove it contagious, from facts, collected during the author's residence in Malta, when visited by that malady in 1813*, London 1820, pp. xxviii-xxix.

¹⁰⁶ R. M. Martin, *History of the British colonies*, vol. 2, London 1885, pp. 192-193.

¹⁰⁷ *Ibidem*, p. 200.

For a visit by day in Valetta, or in the professor's place of residence	0 6	A visit from Valetta to Zabar, Luca, Tarxien, Curmi, Birchircara, or Missida	3 0
For a visit when accompanied with another professor	1 6	Meeting a professor in the above places	3 4
Ditto, between ten at night and four in the morning	2 6	A consultation in the above-named casals	4 0
A consultation by night, 5 scudi; ditto by day	2 6	A visit to the more interior casals	3 6
For applying a blister, and dressing the same	1 3	Meeting a professor in the said casals	4 0
Bleeding, cupping, or applying leeches	0 6	A consultation in the said casals	5 0
A visit from Valetta to Floriana, or to the Marina	1 3	The introduction of the catheter	2 6
Ditto ditto, by night	3 0	The reduction of hernia	3 0
A visit when accompanied by another professor	2 0	The operation for dropsy	2 6
A consultation in the above places	3 0	Other operations, such as amputation, &c., shall be submitted for the consideration of the Medical Committee.	
A visit from Valetta to Cospicua, Vittoriosa, or Senglea	2 6	For a medical or surgical certificate	1 3
Meeting a professor in those places	3 0	For a consultation in writing	2 6
A consultation in those places	3 9	The cure of a simple syphilitic complaint, if the patient goes to the professor's house	5 0

Non si ritiene pertinente alla ricerca elencare le norme previste da questo regolamento, ma pare necessario ribadire che il processo di epurazione di Malta e del Mediterraneo attraverso le quarantene permanenti, in pratica, consisteva in una continua e pedissequa attenzione alle norme igienico-sanitarie prescritte in modo che gli equilibri economico-commerciali potessero rimanere inalterati e che l'isola maltese, snodo mediterraneo nelle rotte di transito, potesse acquisire sempre maggiore valore e rilievo, soprattutto in virtù dei consistenti interessi economici inglesi in relazione con quelli francesi, napoletani, americani e orientali.

4.3 *La sanità marittima.*

Il controllo dell'igiene sulle navi ed il tentativo di contenere in modo efficace il diffondersi delle epidemie furono uno dei perni delle politiche dei governi dei paesi rivieraschi. Questa disciplina, nata come espediente empirico e applicazione di alcune teorie scientifiche, fu definita *sanità marittima*; esercitata già a bordo delle triremi e dei galeoni, è possibile far partire la sua costituzione come prassi ufficiale ai tempi del mercantilismo veneto e genovese.¹⁰⁸

Nei secoli XVII e XVIII, nel Mediterraneo, la circolazione e lo scambio delle merci conobbe punti di approdo e di carico molto precari, mentre la salute dei marinai fu affidata ai segni riconoscibili da medici e deputati di salute con uno sguardo agli imbarcati o dalle condizioni delle merci; ma un medico maltese della prima metà dell'800 affermò che “a misura che l'esperienza insegnava [...] dopo un certo tempo si adottò il sistema ch ogni capitano di bastimento, partendo da qualsiasi luogo,debba essere munito con un documento (patente o fede di sanità) rilasciato dal proprio console nei luoghi di Turchia, e dal governo locale nei luoghi di Cristianità, dichiarante lo stato di salute dei luoghi circonvicini”.¹⁰⁹

L'introduzione delle patenti di sanità marittima fu vista da molti altri come un passo avanti in senso giuridico, da altri ancora come l'unico atto capace di giustificare gli interventi nei lazzaretti, sempre più luoghi di reclusione.

È possibili avere un primo riscontro di come fosse organizzata l'amministrazione della sanità marittima nel Regno delle Due

¹⁰⁸ G. L. Di Mitri, *Regolamenti di sanità marittima...*, cit., pp. 13-14.

¹⁰⁹ *Ibidem*, p. 16.

Sicilie nei *Regolamenti sanitari per lo Regno delle Due Sicilie* del 1820. Il servizio sanitario interno, per i Domini al di qua del Faro, era di competenza della *Soprintendenza Generale di Salute* e di un *Supremo Magistrato di Salute*, con sede a Napoli, invece, al di là del Faro, cioè tutto ciò che avveniva oltremare, le analoghe istituzioni competenti avevano sede a Palermo, e seconda dell'importanza del porto, la deputazione si classificava in prima, seconda, terza e quarta classe.

Il mare, per i paesi rivieraschi, è sempre stato fonte primaria della ricchezza nazionale ed il commercio è stato visto sia come una necessità che come una possibilità mai sufficientemente esplorata: in questo senso esso doveva essere protetto e salvaguardato da quei pericoli che ne potevano ostacolare il corso. Mauro Luigi Rotondo, attento studioso della economia del Regno (1784-1855), affermò che “il commercio non solo ricambia de' vicendevoli prodotti i diversi paesi, ma de' costumi delle leggi de' progressi in ogni umana disciplina e dolorosamente pure de' morbi che di un luogo si travasano in un altro con la stessa facilità delle ricchezze e con la stessa reciprocità.” Dopo aver attribuito la responsabilità della propagazione delle malattie ad un mercantilismo sfrenato, ad una “avidità commerciale”, all’“ignoranza de' tempi” e alla “trista condizione delle proprietà”, riconosceva che “i discepoli d'Ippocrate nulla o ben poco abbiano progredito ne' metodi curativi dopo quelli nella famosa peste di Atene pel loro maestro osservati”.¹¹⁰

La preoccupazione di Rotondo era quella di riuscire a concepire una politica di isolamento dei contagi ma non di

¹¹⁰ Ibidem, pp. 22-23.

contenimento degli scambi; sistema che, per l'epoca, poteva essere risolutivo fu l'istituzione dei lazzeretti, così come avvenne nella Repubblica Marinara di Venezia. L'utilizzo e la diffusione dei lazzeretti non convinse, però, Rotondo, il quale non mancò di puntualizzare che “questi stabilimenti si teneano siccome i veicoli del contagio, e che la mancanza di polizia sanitaria nei porti ad innumerevoli tristezze esponeva le nazioni”.¹¹¹ Secondo lui, i lazzeretti andavano costruiti su isole particolarmente distanti dai porti, e non più sulle punte costiere, da cui potevano sempre propagarsi le epidemie. Ciò era indispensabile vista soprattutto la globalità del problema: un'epidemia non era solo un'emergenza sanitaria ma rappresentava la miccia di una pericolosa reazione a catena in tutti i settori trainanti un paese.

Rotondo, da partecipante al dibattito economico del primo ventennio dell'Ottocento, non biasimava l'idea di impiantare nel Regno delle Due Sicilie una rete costiera di lazzeretti, piuttosto pensava che il sistema andasse potenziato, fatto salvo l'esigenza di una “scala franca”, ossia di un porto franco che snellisse gli intoppi delle quarantene. Ciò comportò diversi problemi: nella scala franca si sarebbero dovute ospitare le merci straniere in attesa di essere sdoganate, ma l'idea era quella di un luogo sporco di isolamento dalla peste, il che sarebbe divenuto un vero e proprio blocco di internamento per navi e personale. Pertanto, il lazzeretto, così inteso, andava costruito solo nel caso in cui la marina mercantile del Regno delle Due Sicilie stabilisse una serie di scambi con quei paesi

¹¹¹ Ibidem, p. 23.

orientali dove la peste o il colera erano malattie ormai costantemente presenti e distanti dalla scala franca.

Viste le relazioni internazionali, caratterizzate da frequenti scambi commerciali, incremento del fenomeno turistico e continui spostamenti di persone, merci e capitali fra i paesi, anche il Regno delle Due Sicilie fu costretto ad istituire un lazzeretto, vicino alle coste ma non troppo da infettare per contatto la terraferma (questo il motivo per cui fu scartato il progetto di istituirlo nella rada di Miseno agli inizi del 1700). Ma bisogna attendere il 1842 e scendere fino a Malta per avere un vero e proprio punto di svolta nel dibattito scientifico specifico sulla medicina dei lazzeretti: in quell'anno, un medico della locale Deputazione di Salute, in occasione della pubblicazione un trattato sulla peste bubbonica, Giovanni Battista Schembri, da anni Capitano del Porto di Quarantina a La Valletta, sancì una vera e propria svolta per la questione, che intrecciava le politiche sanitarie di tutti i paesi che si affacciavano sul Mediterraneo o che vi avevano i propri interessi economici. Schembri dimostrò che la ciclicità delle epidemie di peste dipendeva anche dalla tipologia di contatti che intrattenevano i vari paesi e dalla loro legislazione. Egli rilevò: che molti bastimenti, con a bordo merci caricate in porti ricettacolo di epidemie, attraccavano ai moli dei lazzeretti e consumavano la quarantena senza alcuna manifestazione pestilenziale; che durante la traversata la peste poteva colpire un solo imbarcato senza che gli altri individui si contagiassero; che, in altre occasioni, la pestilenza si era propagata al resto dell'equipaggio e alla popolazione del porto dove la nave aveva attraccato; che in altre occasioni ancora la peste era

scoppiata in porto e non in mare aperto; che i rari casi di trasmissione della peste agli impiegati di un lazzeretto si erano verificati perché questi avevano manipolato imprudentemente gli effetti dei marinai posti in quarantena. In un ambiente più sicuro, con norme igienico-sanitarie adeguate, il commercio si sarebbe allargato in tal modo da far temere una crescita direttamente proporzionale dei rischi di contagio in tutti i porti dell'Europa occidentale, e l'idea di fondare una vera e propria società delle nazioni marinare per discutere i problemi dello scambio delle merci e di quello meno auspicabile dei contagi, andava verso la presa in considerazione di stabilire un lazzeretto internazionale in un'isola del Mediterraneo. Questa proposta fu dichiarata utopica e non fu realizzata ma, a Malta, o meglio sulle sue isole pertinenti di Gozo e di Comino, furono stabilite dei lazzeretti con le quarantene permanenti, utilizzabili da tutti gli equipaggi che, in momenti di crisi epidemiche, dovessero viaggiare fra i paesi con i maggiori interessi nel bacino del Mediterraneo.¹¹²

4.4 I casi e le misure cautelative del Ministero della Salute del Regno di Napoli.

La regolamentazione dei controlli sanitari nei porti fu anche vista, soprattutto a partire da testo normativa del 1853, come insieme di precetti che “arrechino maggiori vantaggi al

¹¹² Ibidem, pp. 24-36.

commercio”.¹¹³ Esiste una coincidenza tra i punti di sbarco e le deputazioni di sanità, “trovandosi per legge stabiliti de' posti di servizio sanitario lungo tutte le marine del regno”. Il sistema portuale delle Due Sicilie fu disposto su tre livelli: una prima classe era costituita da Napoli, Palermo, Messina e Siracusa; una seconda classe, differenziata in deputazioni continentali (di qua del Faro) e siciliane (di là del Faro), comprendente Manfredonia, Barletta, Bari, Brindisi, Trapani, Augusta, Catania e Milazzo; una terza classe comprendente Castellamare di Stabia, Vietri, Pisciotta, Maratea, Paola, Pizzo Calabro, Tropea, Reggio Calabria, Roccella, Crotona, Corigliano Calabro, Taranto, Gallipoli, Otranto, Monopoli, Molfetta, Trani, Vasto, Pescara, Giulianova, Gaeta, Marsala, Mazzara del Vallo, Sciacca, Agrigento, Licata, Lipari, Patti e Cefalù. Con tale classificazione è facile riconoscere il disegno complessivo del legislatore che puntò a definire una sorta di programmazione delle attività portuali in relazione ai luoghi nei quali si svolgeva il commercio.¹¹⁴

Per facilitare il commercio interno delle Due Sicilie, si stabilì di dispensare dalla patente sanitaria i padroni delle piccole barche, che facevano la pesca o altra specie di traffico giornaliero sulle coste medesime del Regno delle Due Sicilie, ma in una navigazione che non oltrepassasse l'estensione di 20 miglia. Più tardi si esentarono le scorte ai convogli speciali, i battelli della guardia e i battelli postali. I contagi venivano rapportati a vari tipi di merci; dalle tabelle merceologiche possiamo pertanto rilevare quale fosse il commercio più intenso nei porti del Regno delle due Sicilie. Manufatti tessili,

¹¹³ Ibidem, p. 55.

¹¹⁴ Ibidem, p. 55.

carta, spugne e pelletteria risultavano suscettibili di “causare contagio di lor natura”. Manufatti in paglia, vegetali secchi, tabacco e articoli confezionati in bambagia o lanugine risultavano suscettibili *per accidente*, talora anche il pane caldo. Per quanto riguardava il trasporto di animali, esso era sottoposto a particolare vigilanza e se ne consigliava “l’espurgo disinfettante per immersione”.¹¹⁵ Il commercio del vino, degli alcoolici e dell’olio era regolato dalla prassi dell’espurgo dei cordami che stringono le daghe con acqua di mare o aceto seguiti da catrame. Casse da imballaggio, sacchi di juta, altri materiali da imballaggio, che, nel testo del 1820, erano sottoposti a espurgo per immersione, nel testo del 1853 vengono trattati con liscivia, calorico o vapori di cloro. Il commercio è, insomma, facilitato qualora gli imballaggi avessero avuto un’antecedente disinfezione. Le merci sbarcate da navi in quarantena venivano ammesse solo se insuscettibili; all’atto della ripresa della navigazione, la patente veniva restituita al capitano con il contrassegno dettagliato del tipo di sbarco effettuato, del giorno di arrivo e di quello di partenza. Nel caso di sbarchi clandestini di uomini e merci, si prevedeva un processo verbale “descrivendo in esso i generi” sequestrati. Ogni atto di transazione era poi vietato a negozianti, rappresentanti consolari, mediatori e interpreti “sino a che i deputati non han compiutamente esaurite le prime operazioni sanitarie”. Infine era prevista la custodia più rigorosa delle merci deposte in lazzaretto, fatte salve le sopracitate precauzioni.¹¹⁶

¹¹⁵ Collezione delle leggi e de' decreti reali del regno delle Due Sicilie, I semestre, anno 1820, Napoli Real Tipografia del Ministero di Stato della Cancelleria Generale, pp. 459-466.

¹¹⁶ Ibidem, p. 464.

Il fondo dell'Archivio di Stato di Napoli pertinenti al Ministero della Salute è poco vasto ma ha riservato piacevoli sorprese; tutta la corrispondenza fra l'isola di Malta e Napoli era incentrata sul dare informazioni circa la situazione delle epidemie e sul dare consigli su come gestire questa emergenza sul territorio del Regno, cercando di salvaguardarne quanto più possibile il cuore. Il Supremo Magistrato di turno, con sede presso la Soprintendenza Generale di Salute a Malta, ha avuto una fitta corrispondenza con le Intendenze del Regno (in particolar modo, Calabria Citra, Calabria Ulteriore, Principato Citeriore, Terra di Bari, Basilicata, Primo Abruzzo Ulteriore, Molise, Terra d'Otranto e Chieti) affinché si instaurassero o si rafforzassero le misure cautelative per le navi provenienti da Malta; ciò è stato accompagnato ai tanti fogli di comunicazioni ufficiali da parte dell'Ordine di Malta delle persone decedute o sicuramente affette dal morbo della peste, come se fosse sorta di bollettino ufficiale di guerra.

Nel gennaio del 1814, il console Giuseppe Romano scrisse una lettera, nella quale denunciava la criticità della situazione di Malta, “isola ridotta a lazzaretto”¹¹⁷; di questa missiva si fa riferimento anche in un'altra del febbraio dello stesso anno, nella quale si richiedeva di “lasciare ancora inalterate le misure cautelative lungo le coste e di rafforzare quella di terra poiché la peste a Malta è ancora attiva e contagiosa”¹¹⁸.

Vista l'importanza commerciale che rivestiva Malta anche per il Regno delle Due Sicilie, ricevere missive informative su navi e carichi nei periodi di epidemie era di essenziale

¹¹⁷ ASN, Supremo Magistrato e Soprintendenza Generale di Salute – Peste e Vaiolo a Malta, Corrispondenza e provvedimenti per la peste e vaiolo in Malta, anni 1814-1815-1817-1818-1830, busta 273, fascicolo gennaio 1814.

¹¹⁸ Ibidem, fascicolo febbraio 1814.

importanza. In data 28 gennaio 1814, per esempio, il ciambellano di Sua Maestà, deputato incaricato della corrispondenza estera al Prefetto del Mediterraneo e Presidente di Salute in Livorno, ha scritto che gli “sono pervenute notizie dal Magistrato di Messina, il quale affermava che negli ultimi mesi del 1813 si è riaperto il focolare della peste a Malta, così come riportato dal comandante Giuseppe Autore, padrone del brigantino siciliano San Giuseppe, giunto in Messina e partito da Malta; il comandante diceva che ci sono diverse deroghe alle precauzioni prese per limitare il contagio, perciò si invita a maggiori precauzioni in tutto il Regno e province”¹¹⁹.

Nell’analisi del fondo della Salute dell’Archivio Storico di Napoli, ho avuto conferma di quanto appreso dalla vasta letteratura di settore: Malta, da scoglio sterile, era diventato una base al centro del Mediterraneo, troppo importante per abbandonarlo, anche solo temporaneamente, nei momenti di criticità; era, quindi, preferibile intensificare le precauzioni e rendere straordinarie tutte le misure di sicurezza pur di lasciare inalterati i commerci e i relativi rapporti con gli altri paesi, soprattutto con la Gran Bretagna. In una lettera dell’aprile 1814, si richiede “di accogliere nel porto di Manfredonia due bastimenti provenienti da Malta ma sicuramente sane perché attraccate a Gozo, con carico uno di stoccafisso, zucchero, caffè, rum, manifatture di cotone e di velluto, e l’altro di acciaio, cotone filato, ferro e barili di sgombri; [...] si invita di trattenere in porto le barche provenienti dalla Dalmazia verso Malta, intercettando il carico”¹²⁰.

¹¹⁹ Ibidem, fascicolo gennaio 1814.

¹²⁰ Ibidem, fascicolo aprile 1814.

È datata 23 febbraio 1814, invece, una lettera nella quale si suggerisce che “tutte le navi che vengono da Malta devono fermarsi nei porti della Sicilia per cinquanta giorni di contumacia, alleviando così nel Regno il rigore delle misure sanitarie”.¹²¹

Il 26 maggio 1814, il ciambellano di Sua Maestà, deputato incaricato della corrispondenza estera, scrisse a Sua Eccellenza il signore Presidente dell’Amministrazione di Sanità in Malta: “in intesa con la Gran Bretagna vengono alleggerite le misure precauzionali contro la peste sia su Malta e Gozo che nel Regno perché si hanno notizie abbastanza certe che la diffusione della peste si sta limitando”.¹²² Da questa breve lettera si evince come le azioni del Regno fossero spesso prese di comune accordo con il governo inglese.

Nei fascicoli del 1817 e del 1818 ci sono lettere che informano Sua Maestà a Napoli della situazione dei lazzaretti rimasti sull’isola di Malta, una volta che le condizioni siano diventate più gestibili e meno preoccupanti, sia per l’amministrazione dell’isola che per il Regno. Invece, nei fascicoli attinenti alla peste del 1830 le misure di prevenzione, di difesa e di profilassi – di uomini, navi e merci – attuate dal Regno erano simili a quelle assunte negli anni 1813-1814, ma stavolta la gravità della circostanza era alleviata dal Regolamento delle Quarantene, scritto dagli Inglesi ma approvato da tutti i paesi che avevano interessi su Malta, Regno delle Due Sicilie compreso.

La lettera che ho trovato in questo fondo, maggiormente completa e descrittiva della situazione che si era venuta a

¹²¹ Ibidem, fascicolo febbraio 1814.

¹²² Ibidem, fascicolo maggio 1814.

creare sia su Malta che sulla terraferma del Regno, riporta dettagliati avvertimenti sui bastimenti provenienti da Malta e approdati in porti vicini a Napoli, soprattutto Salerno, Castellammare di Stabia e Maratea; “si suggerisce di mettere in quarantena i marinai, senza nemmeno farli scendere sulla spiaggia, e di osservare bene il pescato”.¹²³

Nello stesso fascicolo, si trova anche una lettera indirizzata al Consigliere di Stato, soprintendente generale di salute, Raimondo Di Gennaro, presso la sede di Portici. Il Soprintendente di salute delle province [la firma non è leggibile], nel mese di maggio [1813] invita prendere delle misure cautelative a Napoli e dintorni, per evitare che “la sgradevole circostanza della peste di Malta si diffonda anche nel cuore del Regno”.¹²⁴ Egli elenca alcune delle misure di sicurezza attuabili: “ripulire i laghi, riordinare le spiagge e soprattutto mettere delle guardie lungo le spiagge e le coste così da evitare sbarchi di clandestini che potrebbero essere contagiati”.¹²⁵ Nel giugno del 1813 viene allegata all’usuale lettera informativa un suggerimento di controlli, che prevede 21 posti di avanguardia lungo il litorale costiero del Regno e 183 uomini dell’esercito coinvolti, riportati con precisi dettagli in una tabella con numero di avamposto, denominazioni del porto/città, ricovero dei soldati, numero dei capiposto e dei soldati impiegati, truppa da cui sarà fornito il servizio, ed eventuali osservazioni inerenti alla gestione del presidio di controllo.

¹²³ ASN, Supremo Magistrato e Soprintendenza Generale di Salute – Peste e Vaiolo a Malta, Peste in Malta 1813 – Relative disposizioni per le crociere, busta 273.

¹²⁴ Ibidem.

¹²⁵ Ibidem.

n° POSTO	DENOMINAZIONE PORTO	RICOVERO	NUMERO CAPIPORTO	NUMERO GUARDIE	DA CHI E' FORNITO	OSSERVAZIONI
1	Grottella sotto Cavalcanti	Grottella	1	6	Soccavo	Due sentinelle: una avanti al porto, l'altra al cancello.
2	Monte polce	Pagliara da Farri	1	9	Pianura	Tre sentinelle: una al porto, l'altra alle Chiajolelle e l'altra dalla parte di Bagnoli.
3	Petriera	Ferlino	1	6	Pozzuoli	Due sentinelle al fortino e alla galitta dè Disterrati
4	Bagni	Bagni	1	9	Pozzuoli	Tre sentinelle: al porto, alla galitta del ponte e alla Palude di Antonio D'Aniano.

5	Ospizio	Osteria	1	9	Pozzuoli	Tre sentinelle: al porto, al fortino vecchio e sotto i Domenicani.
6	Deputazione di Salute	Deputazione	1	9	Pozzuoli	Tre sentinelle: al porto, allo sbacaturo e alla purificazione.
7	Locale dei Signori Pollio	Casa Pollio	1	12	Pozzuoli	Quattro sentinelle.
8	Caruso	Casa Rabella	1	9	Pozzuoli	Due sentinelle: al porto e alla punta del forte.
9	Lago Lucenino	Casa Pollio	1	9	Pozzuoli	Tre sentinelle: al porto, al Monte Nuovo e a S.Filippo.
10	Baja	Casa Marzano	1	9	Pozzuoli	Tre sentinelle: al porto, all'epitaffio e a Taverna del Castello.
11	Bacoli	Osteria di Raffaele Scotti	1	6	Pozzuoli	Due sentinelle: al porto e al Trepitillo.

12	Poggio	Pagliara da Farsi	1	9	Pozzuoli	Tre sentinelle: al porto, alle cento commarelle e alla punta di Sciacchitello.
13	Pennata	Casa del Fortino	1	9	Bacoli	Tre sentinelle: una al porto, uno che guarda a Baja e l'altra che guarda a Miseno.
14	Miseno	Osteria	1	9	Bacoli	Tre sentinelle: al porto, alla Carbonara e al porticello del Ponte del Mare Nostro.
15	Centro della spiaggia di Maremonte	Pagliara da Farsi	1	9	Bacoli	Tre sentinelle: al porto, a dritta e a sinistra della spiaggia.
16	Torre della Garita	Torre	1	1	Pozzuoli	
17	Cuma	Pagliara detta di Ostiello	1	6	Pozzuoli	Due sentinelle: a dritta e a sinistra della spiaggia.

18	Cuma	Pagliara detta del Tedesco	1	6	Marano	Due sentinelle: a dritta e a sinistra della spiaggia.
19	Cuma	Taverna al Monte di Cuma	1	6	Marano	Due sentinelle: a dritta e a sinistra della spiaggia
20	Cuma	Pagliara detta Foce di Licola	1	6	Chiajano	Due sentinelle: a dritta e a sinistra della spiaggia.
21	Colonna di Licola	Pagliara da Farsi	1	9	Marano	Tre sentinelle: al porto e due alla sinistra verso la Pagliara detta Foce di Licola.

CAPITOLO QUINTO

***LE RELAZIONI DIPLOMATICHE E
COMMERCIALI TRA IL REGNO DELLE
DUE SICILIE E MALTA.***

Il colonnello L.S. Amery, segretario coloniale inglese di stanza a Malta (1873-1955), ha affermato che “Malta era un meraviglioso museo della storia del passato, ma era ancora un fattore vitale nella strategia mondiale, e la sua importanza era stata mostrata nell’ultima guerra [prima guerra mondiale]. Dobbiamo sempre ricordare che Malta non era solo un porto e una fortezza, era anche la patria di un’attiva, industriosa ed entusiasta popolazione, una risorsa per l’Impero [britannico]. Malta non è mai stata un problema per il Regno Britannico, ma solo una risorsa, anche nelle discordie con gli altri paesi.”¹²⁶

Il ruolo di Malta è stato cruciale per la storia economica del Mediterraneo, alla cui base vi era, senza dubbio, una diplomazia forte, che si intrecciava soprattutto con il vicino Regno delle Due Sicilie e con la potenza coloniale inglese, e un’attività commerciale proficua.

Sia le relazioni diplomatiche che quelle commerciali vengono riscontrate, tra l’altro, all’interno del fondo del Ministero degli

¹²⁶ A. Bartolo, Malta and sea power, in (a cura di) Royal Commonwealth Society, United Empire, vol. 11, London 1920, pp.646-647.

Esteri dell'Archivio Storico di Napoli, particolarmente vasto ma altrettanto lacunoso e frammentario.

5.1 Le relazioni diplomatiche fra il Regno delle Due Sicilie e Malta.

I rapporti diplomatici tra il Regno delle Due Sicilie e Malta, grazie anche all'ausilio inglese, non sono mai stati così solidi e fiorenti quanto nel XIX secolo, periodo di pertinenza di questa ricerca. Ciò è derivato dal fatto che la nuova situazione mondiale che si era venuta a creare induceva a tessere ed intrattenere relazioni più fitte, in quanto il mondo stava diventando sempre più piccolo; negli anni della prima globalizzazione si sono poste le basi per ogni tipologia di legame internazionale, alcuni dei quali sono tutt'ora esistenti. Il caso specifico, però, aveva fondamenta molto più antiche, e ciò, insieme alla pacificità del popolo maltese, aveva fatto sì che l'antico feudo siciliano, una volta conclusasi la parentesi degli Ospitalieri, stringesse un legame forte con l'isola vicina. Al di sopra di queste due entità, vi era l'Inghilterra che, in qualità di potenza europea, necessitava di uno sbocco sul Mediterraneo, così si era legata al Regno come principale partner commerciale meridionale e a Malta in quanto colonia. Napoli, forse per la prima volta, sempre divisa “fra il

bipolarismo di un'élite internazionale ed un'élite locale”, si elevava a potenza europea.¹²⁷

Il fondo archivistico del Ministero degli Esteri è ricco di rapporti dei diplomatici di turno, spesso più inclini a descrizioni di vita vissuta che a dettagliati resoconti di Stato; ciò probabilmente era in parte dovuto alla predisposizione del Console o dell'emissario, ma anche all'importanza che i rapporti – anche personali, oltre che nazionali – assumevano nelle decisioni e negli orientamenti politici. La parte diplomatica fa da sfondo a tutti gli altri fondi archivistici, se non altro perché all'epoca la diplomazia era un'arte, più importante della politica di palazzo, era la più utile tecnica che un governante potesse adottare per il bene del proprio paese.

Tommaso Maria di Somma, Marchese di Circello, attivo politico del Regno sin dai primi anni dell'Ottocento e Ministro degli Esteri dal 1815, fu il più preciso e proficuo redattore di carte che riportavano le vicende del Regno e dei suoi alleati politici e commerciali; di lui sono conservati moltissimi scritti nel fondo del Ministero degli Esteri.

Circa la questione commerciale doganale, significativa è una lettera che il Marchese di Circello scrisse al Console napoletano a Malta, Giuseppe Romano, il 4 aprile 1816, nella quale sottolineava che “sono soggetti a confisca tutti i bastimenti carichi di sali, tabacchi, polveri da sparo e carte da gioco se prima i capitani di tali bastimenti non hanno stipulato un contratto con le Amministrazione Generale dei Dazi Indiretti, che è l'unica che può autorizzare l'ingresso in porto,

¹²⁷ A. Musi, Da élite internazionale a élite locale: i mercanti genovesi nel Regno di Napoli, in (a cura di) M. Mafri, Rapporti diplomatici e scambi commerciali nel Mediterraneo moderno, Salerno 2004, pp. 44-45.

l'acquisto e la diffusione di tali merci".¹²⁸ Direttive simili si riscontrano anche sulla compravendita di acquavite e altre derrate alimentari, i cui dazi erano più alti all'entrata e quindi più facilmente portati al mercato secondario del contrabbando.¹²⁹

Numerose e disparate erano le notizie che arrivavano da Malta nel periodo francese (o immediatamente precedente), quando il blocco continentale limitava i rapporti fra paesi, soprattutto fra quelli sotto l'influenza inglese. In campo giudiziario, per esempio, si rendeva noto in una lettera dell'8 novembre 1803 che è avvenuta "l'instaurazione di un Tribunale collegiale per la terza istanza per le veci di Sua Maestà, già soppresso dai Francesi. Per dare sempre più riprova alla fedele popolazione maltese della nostra premura per i suoi vantaggi, dopo molte riflessioni è stato deciso di stabilire un Tribunale Supremo d'Appello, che nell'essere più adatto alle circostanze del paese di quello che era il Supremo Magistrato esistente sotto il vecchio governo, assicurasse egualmente l'amministrazione della giustizia e che togliesse la necessità delle deputazioni, che con nostro rincrescimento siamo stati costretti a sopportare. Abbiamo inoltre deciso di dividere fra due giurisperiti le incombenze che altre volte erano costretti ad eseguire il giudice civile della gran corte della Valletta. Uno di essi avrà l'incarico di decidere tutte le cause sommarie, che si determinano per via di citazione, dovrà tenere udienze nei giorni stabiliti e fare le relazioni su tutti i ricorsi, che saranno rimessi da noi o dall'altro giudice; l'altro giudice avrà gli stessi

¹²⁸ ASN, Ministero degli Affari Esteri, Consolato di Malta, fascio 7090.

¹²⁹ *Ibidem*, fascio 7091.

incarichi, facoltà e autorità del giudice civile della gran corte della Valletta.»¹³⁰

La stragrande maggioranza di lettere, anche in questo periodo di fermo, riguardavano i commerci e soprattutto le pratiche adottate per aggirare le imposizioni napoleoniche. Ad esempio, una lettera riportava di “partenze di piccoli legni inglesi verso Londra con mercanzia varia, e chiedono il permesso di fermarsi in Sicilia per caricare acqua e viveri senza problemi”; un’altra di “arrivi da Napoli di tre bastimenti carichi di piante medicinali e simili per rifornire l’ospedale militare della Valletta”; un’altra ancora di “arrivi di bastimenti inglesi con poco carico provenienti da Londra e Gibilterra verso la Porta d’Oriente”.¹³¹

A dimostrazione della disomogeneità del fondo, è la presenza nello stesso fascio di carte assolutamente lontane fra loro per attinenza, che con qualche difficoltà compongono il puzzle quasi perfetto del Regno.

Nel fondo si trovano citate anche le spese che il Consolato doveva sostenere per la liberazione dei prigionieri, una delle maggiori incombenze vista la preponderanza di corsari e pirati. “Spese fatte dal Console Vincenzo Micallef per il riscatto di cinque marinai siciliani tenuti in schiavitù da Tunisi a Malta. Sono stati pagati al padrone del bastimento che li ha condotti fino a Malta come rimborso del nolo e del mantenimento durante il viaggio di quattordici giorni 18,9 scudi; sono stati pagati al Cancelliere della Sanità per il mantenimento dei cinque prigionieri in quarantena 3 tarì moltiplicati per ognuno al giorno 27,6 scudi; sono stati pagati come indennità di

¹³⁰ ASN, Ministero degli Affari Esteri, Corrispondenza da Malta e notizie, fascio 2808.

¹³¹ Ibidem.

prigionia 2 scudi.” [...] “Pagati ai due invalidi del Corpo Reale volontario di Marina di Sua Maestà 6,35 ducati al mese, cioè 76,20, ad uno, e all’altro 5,35 ducati per mese, cioè 64,20, per un totale a Napoli di 140,40 ducati e in Sicilia 46,24 tari; pagati 32 scudi e 4 tari maltesi per gli otto vascelli di Sua Maestà liberate dalla schiavitù in Tunisi, per i noli e per il mantenimento in quarantena; pagati 48 scudi e 3 tari maltesi per i cinque vascelli di Sua Maestà liberati dalla schiavitù da Tunisi; pagati 100 scudi maltesi per mano del Gran Visconte Maestro, per i venticinque ufficiali soldati albanesi liberati dalla schiavitù da Tunisi al padrone del bastimento che ha condotto ventuno di loro a Marsala e gli altri quattro in Albania”. [...] “Pagati 30 ducati per nove marinai di un vascello di Sua Maestà carico di grano per Pantelleria, portati in schiavitù a Tunisi da una nave di corsari spagnoli, per finanziare il nolo da Marsala a Malta e per il mantenimento durante il viaggio da parte di un nave inglese.”¹³² Questi sono solo tre affascinanti stralci di altrettante lettere conservate nel fondo.

Quando nel 1809, è stato stipulato un accordo fra Austria e Francia, il che ha comportato che tutti i bastimenti austriaci nel mar Mediterraneo venissero fatti prigionieri e portati in porto a Malta con l’aiuto dei legni del Regno inglese, il 24 novembre 1809, il Cavaliere Gregorio Mattei ha scritto al Marchese di Circello, nella sua sede di Palermo: “i marinai sono fatti prigionieri e le navi tenute sotto sequestro con un guardiano sopra a garantire che non vengano riprese.”¹³³ Vista la congiuntura storica si riportano anche “note sul depreamento

¹³² ASN, Ministero degli Affari Esteri, Diversi da Malta, fascio 2809.

¹³³ Ibidem, fascio 2810, lettera 291.

da parte dei legni inglesi di navi spagnole, francesi o di altra bandiera (potenze neutrali) al largo di Malta.»¹³⁴

Di un certo interesse può risultare la notizia dello “stabilimento del gioco del lotto nell’isola di Malta” nel 1810, nella cui missiva si riportavano le regole di gioco e di ripartizione dei premi.¹³⁵

Una volta cessate le limitazioni del blocco continentale, le lettere risultavano essere più esplicite e soprattutto palesavano quanto attive fossero le relazioni internazionali del Regno delle Due Sicilie, soprattutto con l’Inghilterra; le richieste di autorizzazioni per rinnovi e rilasci di passaporti per i capitani dei legni erano il sintomo di una grande vitalità commerciale del Regno.¹³⁶

A riprova di come le questioni diplomatiche si intrecciassero con tutte le altre, interne ed internazionali, si riporta una lettera, conservata nel fondo del Ministero di Polizia, ma più pertinente a quello degli Esteri, se non a quello della Salute, circa il trattamento, in particolare, di tre capitani di vascello, particolarmente in vista nella Marineria del Regno. Questi erano stati fatti prigionieri dai pirati libici e, una volta liberati, a fronte del pagamento del riscatto, sono stati consegnati alle autorità sanitarie di Malta per il consueto ed obbligatorio trattamento in quarantena. Alla fine dei giorni di permanenza nel lazzaretto, erano state loro proposte le modalità di “reinserimento in società”: o il ritorno in patria, con le spese di vitto, alloggio e nolo del bastimento a carico del Consolato napoletano a Malta, o la permanenza sull’isola maltese con

¹³⁴ Ibidem, fascio 2810.

¹³⁵ Ibidem, fascio 2811.

¹³⁶ Ibidem, fascio 2813

una sorte di pensione/indennizzo che permettesse loro di ricominciare da zero in un nuovo paese. Questo progressivo inserimento sociale, dopo una traumatica esperienza, può essere visto come una sorta di welfare *ante litteram*, con la previsione di una pensione per il sostentamento dei primi anni fuori dalla propria patria come un incentivo ad una “colonizzazione intelligente”.

Molti altri sono gli aspetti toccati dalle molte carte conservate nel fondo del Ministero degli Esteri, ma senza dubbio sono le relazioni commerciali ad avere il ruolo più rilevante, con le numerose tabelle di resoconto degli arrivi di bastimenti a La Valletta e le relative lettere di accompagnamento, che giustificavano o dettagliavano alcune note.

5.2 Le relazioni commerciali fra il Regno delle Due Sicilie e Malta.

Come sostiene Paul Bairoch “se l’Ottocento è il secolo in cui la valenza e l’impatto del commercio estero sul processo di sviluppo è più importante che in qualunque altro periodo della storia economica europea, considerata nella lunga durata, è dal commercio internazionale e dall’analisi del suo ruolo nell’economia napoletana, ma anche dal grado di consapevolezza e di sensibilizzazione rispetto a questo settore della classe dirigente napoletana, che è opportuno partire per verificare se è vero, e in quale misura, che il Regno delle Due Sicilie sia stato sempre incapace di reggere la novità della

sfida dei tempi nuovi e si sia soltanto limitato a convivere con la precarietà della propria collocazione nella rivoluzione commerciale”.¹³⁷ Questa citazione tende a sottolineare quanto, in piena prima globalizzazione, il commercio internazionale fosse una delle imprese più importanti e quanto fosse essenziale per un paese esserne attivo protagonista. Sotto molti aspetti, il ceto imprenditoriale mercantile napoletano, e ancor di più quello siciliano, sembrava quasi incapace di dare inizio ad attività commerciali strutturate, al di fuori degli schemi tradizionali; ma è pur vero che un numero considerevole di mercanti, commercianti e piccoli imprenditori svolgevano un volume d'affari che complessivamente non era certo inferiore a quello degli stranieri. Di fatto ciò che differiva sostanzialmente era la quantità e la qualità di merci.¹³⁸

Nel caso specifico, fra il Regno delle Due Sicilie e Malta era notevole per quantità ma poco vasto per qualità: l'isola maltese, essendo quasi un'estensione geografica della Sicilia, rappresentava per il Regno anche uno scalo d'appoggio, oltre che un mercato di sbocco, creando una vera e propria rete commerciale. Per rete commerciale si intende l'insieme delle connessioni e ramificazioni che consentivano ad un gruppo di negozianti (spesso legati da vincoli familiari, di amicizia o comunque di fiducia reciproca) di acquistare, vendere, trasportare e assicurare mercanzie da un porto all'altro, avvalendosi dei servizi di una schiera di attori economici che lavoravano per loro in modo continuo o saltuario: commessi,

¹³⁷ P. Bairoch, *Commerce extérieur et développement économique de l'Europe au XIX siècle*, Paris 1976, p. 125.

¹³⁸ R. Battaglia, *Qualità e trasformazione del ceto mercantile siciliano a metà dell'Ottocento*, in (a cura di) A. Massafra, *Il Mezzogiorno preunitario, economia, società e istituzioni*, pp. 243-244.

agenti, procuratori, notai, patroni, marinai, scaricatori di porto, ecc. Questa rete comprendeva da un lato tutte le relazioni con i creditori, fornitori, clienti, e dall'altro tutti i necessari rapporti con le diverse autorità statali, municipali, doganali, ecc.

Il Regno era dotato di un'importante marina mercantile, la più importante in Italia, che, sfruttando la strategicità della posizione geografica nel Mediterraneo, assumeva maggiore rilevanza nelle attività economiche del paese. Sia il commercio che l'industria, senza dimenticare il nascente turismo di massa, infatti, concentrati principalmente nelle città costiere, si servivano dei trasporti marittimi forniti dalle numerose compagnie di navigazione e dallo stesso Stato, che, oltre a solcare il Mediterraneo, coprivano anche rotte oceaniche. L'Ottocento ha rappresentato per il Regno delle Due Sicilie un perno per la coscienza marinara, contrassegnata dal sorgere di tutte quelle attività che hanno decretato l'inizio dell'evoluzione verificatasi dopo il Congresso di Vienna, in cui il processo di trasformazione della società napoletana ha impresso alla sua economia una spinta in senso borghese. Tornato sul trono Ferdinando I di Borbone, si sono conservate le normative di epoca napoleonica, si sono dati premi ai legni che esportavano nei mari più lontani, sono nate le prime compagnie di assicurazione e si sono incrementate le costruzioni navali nazionali. Nel 1817, vi è stata una conquista tecnologica destinata a cambiare il modo di navigare: il Principe di Ottajano Luigi de' Medici, Ministro delle Finanze, decise che il Reame avrebbe dovuto dotarsi di navi a vapore per la navigazione mercantile. Le navi a vapore, che in quegli anni muovevano i primi passi nei fiumi inglesi e francesi, si

ritenevano, all'epoca, inadatte all'utilizzo in mare aperto. È stato proprio nel Regno delle Due Sicilie che probabilmente decise per la prima volta di utilizzare navi a vapore per la navigazione marittima. Con il regno di Francesco I si è avuto un ulteriore consolidamento della flotta mercantile delle Due Sicilie: furono aumentati i vantaggi per chi esportava in America, fu incrementata la costruzione di navi a vapore (si organizzò anche un servizio postale e di collegamenti su navi a vapore, il primo di questo genere in Italia) e furono contratti nuovi accordi commerciali.¹³⁹ Morto Francesco I, è salito sul trono delle Due Sicilie il figlio, Ferdinando II, il sovrano che diede l'impulso maggiore al potenziamento della marina mercantile nel Reame. Le rivolte del 1848 segnarono una battuta d'arresto per i traffici del Regno, tuttavia dopo qualche anno la marineria delle Due Sicilie riprese la sua crescita. Nel corso degli anni '50, la consistenza della flotta mercantile delle Due Sicilie ha raggiunto il suo apice, infatti nei cantieri della penisola sorrentina sono stati costruiti i primi bastimenti da 1.000 tonnellate.¹⁴⁰

L'attività commerciale maltese è sempre stata molto attiva, soprattutto a partire dal 1804; solo la peste, la Pace di Parigi e la conseguente apertura di nuovi porti nel Mediterraneo hanno fatto sì che il traffico, sia in entrata che in uscita dal mercato maltese, diminuisse. Per quanto Malta potesse essere un porto importante, perché centrale nel bacino del Mediterraneo, non è riuscita a tenere la concorrenza di città come Marsiglia, Messina, Barcellona, Genova, Alessandria d'Egitto, Trieste e

¹³⁹ L. Radogna, *Storia della Marina Mercantile delle Due Sicilie (1734-1860)*, Milano 1982, pp. 40-56.

¹⁴⁰ *Ibidem*.

Smirne, che, per una serie di motivi, acquisivano sempre maggiore potere creando una sorta di monopolio pluripolare. La Gran Bretagna fu la vera fortuna del mercato maltese, in quanto usufruì di tutte le agevolazioni e le protezioni riservate alle colonie inglesi.¹⁴¹ La stessa Inghilterra era la maggiore interlocutrice commerciale di Malta, la quale incoraggiava anche la flotta mercantile, così come dimostrato dalla tabella sottostante che, in linea generale riunisce – nella visione di uno studioso maltese di fine Ottocento – la quantità di merci in entrata ed in uscita.

Tab. 4: Navi, in entrata e in uscita da Malta, dal 1823 al 1834 divise per origine.¹⁴²

Years.	FROM						Total Inwards.	TO								
	Great Britain.		British Colonies.		Foreign States.			Great Britain.		British Colonies.		Foreign States.		Total Outwards.		
	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.		No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.	
1823	138	31230	439	32668	780	62126	1357	116021	138	22143	438	34055	772	62048	1348	118246
1824	216	35998	448	27771	899	69443	1553	130112	210	34993	470	27487	891	70561	1571	183041
1825	139	23099	508	29861	880	67657	1527	120617	133	22459	489	29479	895	70573	1571	122511
1826	147	25539	250	32125	591	61922	988	119586	133	22927	241	32466	582	59219	956	114582
1827	230	40047	254	33555	798	87556	1192	161168	229	40540	343	33173	698	85864	1270	159577
1828	204	33953	257	35569	738	90925	1199	160447	209	33685	279	38918	735	91550	1216	164153
1829	293	31981	290	41294	685	77844	1368	151119	180	39811	255	35013	673	78497	1114	153321
1830	174	28728	309	44562	637	68908	1120	142298	177	28833	261	36757	621	66665	1062	132245
1831	187	29661	292	35665	801	108650	1280	173976	180	28572	268	30439	774	102605	1222	161616
1832	103	16784	*25	4125	1320	160116	1448	181025	16	2730	*20	3694	1463	174607	1508	181031
1833	90	13491	38	5895	1402	137611	1530	156597	36	6780	47	8951	1522	153078	1605	168773
1834	106	16743	26	4137	1591	133741	1723	154921†	44	7616	27	5107	1669	156075	1740	169792

Di seguito, si riporta un'immagine riportata nel manuale di Martin sulla storia delle colonie britanniche circa il movimento dei due porti di La Valletta, nel 1834, anno esemplificativo in quanto rientrante del periodo d'oro dell'economia maltese,

¹⁴¹ R. M. Martin, History of British colonies, vol. 2, London 1884, pp. 288-289.

¹⁴² Ibidem, p. 291.

quando, cioè, i mercanti inglesi erano particolarmente attivi sull'isola, facendo diventare raccordo anche per i commerci oltre il Mediterraneo.

Tab. 5: Numero di vascelli in entrata nei due maggiori porti maltesi nel 1834.¹⁴³

QUARANTINE HARBOUR.					GREAT HARBOUR.					Total Number of Vessels.
Above 30 Tons.		Under 30 Tons.		Tonnage.	Above 30 Tons.		Under 30 Tons.		Tonnage.	
English.	Foreign.	English.	Foreign.		English.	Foreign.	English.	Foreign.		
249	287	16	—	86,012	186	45	377	247	76,069	1819

Il legame commerciale fra il Regno delle Due Sicilie e Malta era notevole: Malta rappresentava sia un mercato di sbocco che uno scalo nei traffici verso l'Oriente e il Nord Africa, un mercato di approvvigionamento e di compravendita, piccolo ma comunque di rilievo. L'espansione della flotta mercantile napoletana e delle varie attività ed operazioni (anche finanziarie) connesse con i trasporti marittimi, si collegava, fra l'altro, all'incremento dei rapporti con Malta e con gli Inglese di istanza sull'isola, come crocevia di traffici oltreoceano oltre che per sviluppo del commercio interno.¹⁴⁴

La figura del commerciante del Regno delle Due Sicilie era particolare, perché spesso si sovrapponeva a personaggi di altri

¹⁴³ Ibidem, p. 291.

¹⁴⁴ J. Davis, Società e imprenditori nel Regno borbonico 1815-1860, Bari 1979, pp. 131-133.

strati sociali della popolazione; mi riferisco soprattutto all'attività di prestito, di smercio dei prodotti agricoli, di proprietà fondiaria a tratti feudale.¹⁴⁵

5.2.1 I dati del commercio nella documentazione originale del Ministero degli Esteri del Regno delle due Sicilie.

Apparentemente autosufficiente, per quanto riguarda i prodotti alimentari, fino al XIII secolo, l'isola maltese sembrava aver bisogno soltanto di importazioni periodiche di grano, e poco dopo i Vespri Siciliani, cercò ed ottenne il privilegio di acquisire grano da Licata esenti dei dazi all'esportazione. La seconda metà del XVIII secolo e per gran parte del XIX è caratterizzata da un forte legame con la storia siciliana, soprattutto per quanto riguarda i prodotti agricoli; questa relazione, alla metà dell'Ottocento, si è trasformata in una sorta di triangolo fra il Regno delle Due Sicilie, Malta e la Gran Bretagna, nel quale la potenza inglese poteva affidarsi nei commerci mediterranei, e non solo, alla potenza periferica napoletana sul territorio maltese, inteso come mercato di sbocco, come porto sicuro al centro del Mediterraneo, come porta verso l'Oriente e come zona franca per merci dal mercato particolare.¹⁴⁶

¹⁴⁵ A. Spagnoletti, Storia del Regno delle Due Sicilie, Bologna 1997, pp. 267-269.

¹⁴⁶ C. Vassallo, Commercial relations between Hospitaller Malta nad Sicily and Southern Italy in mid-eighteenth century, in (a cura di) M. Mafrici, Rapporti diplomatici e scambi commerciali nel Mediterraneo moderno, Salerno 2004, pp.445-448.

Le limitate risorse dell'isola maltese non consentivano, alla fine del Settecento, previsioni favorevoli allo sviluppo commerciale, che non era neppure un consistente mercato di consumo; ma la congiuntura napoleonica ha spinto verso Malta gran parte dei commerci e, per la sua posizione geografica, l'isola si è collocata al centro di una grande rete di traffici, non a caso era definita “la torre del Mediterraneo”. La vita economica maltese ruotava intorno alla coltivazione e alla filatura del cotone e a piccole coltivazioni di grano, che, seppure di qualità media, non erano sufficienti a garantire all'isola nemmeno la sussistenza. Dunque, Malta, costretta ad importare la maggior parte delle materie prime, era considerata una “dipendenza naturale” del Regno delle Due Sicilie.

Il fondo del Ministero degli Esteri, pur essendo particolarmente lacunoso e frammentario a causa di incendi e distruzioni nel corso del secondo conflitto mondiale, è stato quello più vasto e che, di conseguenza, mi ha dato l'opportunità di costruire un'immagine del ruolo di Malta, piccola isola dalla grande strategicità. Quanto segue è frutto di quello che è stato raccolto con una lunga e a tratti complicata ricerca presso l'Archivio di Stato di Napoli (v. figura 1), i cui dati, una volta messi insieme ed elaborati con la letteratura esistente, hanno dato vita a grafici e tabelle esplicative di quanti fossero gli arrivi nel porto di La Valletta con partenza dal Regno delle Due Sicilie, quali fossero i porti di provenienza, quale fosse la calendarizzazione del traffico commerciale, quali fossero le imbarcazioni maggiormente utilizzate, e quali merci veniva commercializzate.

Fig. 1: Dettaglio di una tabella di arrivi di bastimenti a Malta.

Rapporto N. 139		
Mistice	L. Gioja	5
Paranza	G. Sigona	10
Mistice	S. Spilio	9
Paranzello	Domenico Berricello	8
	Nicola del Gatto	8
	S. M. di Gastano	
Cutello	M. Guida	

Gli anni presi in considerazione sono quelli che vanno dal 1815 al 1850: il campione è abbastanza significativo, nonostante i vuoti per alcuni anni e la sommarietà di alcune trascrizioni, sensibili, allora come oggi, della pignoleria del funzionario di porto di turno e della volontà – e possibilità – di trascrivere tutti gli arrivi e i relativi dettagli.

Il fondo del Ministero degli Esteri è stato integrato con documenti in cui mi sono imbattuta, abbastanza fortuitamente, afferenti al Ministero degli Interni, seconda appendice, dove ci sono tante carte senza una dettagliata inventariazione.

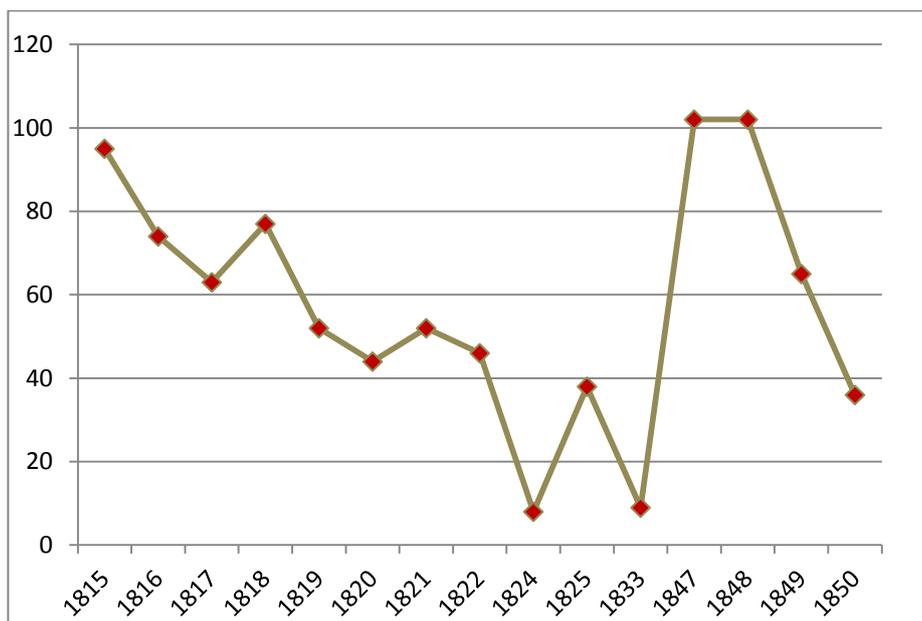
5.2.2 *Gli approdi dei “legni” a Malta.*

Gli approdi delle imbarcazioni nel porto di Malta seguivano pedissequamente la stagionalità dei raccolti; infatti è riscontrabile un notevole incremento di arrivi nei mesi estivi, da giugno a settembre, dopo la raccolta dei cereali.

Il grafico 1, vista l'incompletezza dei dati, è poco esemplificativo ma è possibile rilevare che gli approdi hanno risentito degli avvenimenti politici ed economici, locali ed internazionali. Il maggior numero di arrivi di bastimenti si ebbe nel 1847 e nel 1848, anni in cui si è ampliato il raggio d'azione sia per quanto riguarda la qualità dei carichi che per la quantità di persone che viaggiavano verso l'isola maltese in cerca di un luogo più sicuro a causa delle rivolte nel Regno e in altri paesi mediterranei (fossero essi rifugiati o civili terrorizzati).¹⁴⁷ È interessante, inoltre, notare come l'anno “1818” non sia stato particolarmente colpito dall'epidemia di peste che infestò l'isola e parte del bacino mediterraneo; ciò a riprova di come funzionassero egregiamente le quarantene permanenti istituite sull'isola. Pur rispettando le rigide norme della *Quarantine Regulation*, le imbarcazioni erano libere di circolare nel bacino del Mediterraneo, anzi, la marina mercantile del Regno delle Due Sicilie, una volta stipulato l'accordo di gestione delle quarantene con la Gran Bretagna, non limitò affatto i traffici da e verso Malta.

¹⁴⁷ ASN, Ministero degli Affari Esteri, Approdi, fascio 4979.

Graf. 1: Andamento degli approdi dei bastimenti del Regno a Malta dal 1815 al 1850.



Il traffico commerciale fra il Regno delle Due Sicilie e Malta era strettamente collegato alla stagionalità dei raccolti. Ciò innanzitutto perché le esportazioni del Regno consistevano soprattutto in derrate alimentari e d'estate vi era una maggiore e migliore disponibilità di materie prime. In secondo luogo, perché la navigazione era ancora molto condizionata dagli aspetti meteorologici: i porti di partenza del Regno delle due Sicilie erano piccoli paesi lungo le coste tirreniche e ioniche, che oggi appartengono alla Calabria e alla Sicilia, quindi quando anche sul continente il tempo era cattivo l'inadeguatezza delle vie di comunicazione e l'arretratezza dei mezzi di trasporto limitavano gli scambi commerciali molto più che le condizioni del mar Mediterraneo, il quale essendo un mare semichiuso, non era soggetto a tempeste di particolare

entità.¹⁴⁸ Quest'ultimo aspetto va strettamente legato anche al naviglio, che era composto da navi di medio-piccolo tonnellaggio, generalmente di costruzione locale, adatti alla pesca e ai piccoli commerci, adeguati nelle fughe dagli attacchi pirateschi.

In definitiva, nel Mediterraneo i mesi da novembre a fine aprile rappresentarono per secoli un periodo di sosta nella navigazione; solo con a fine del Medioevo, il cabotaggio invernale – soprattutto per l'approvvigionamento delle città – divenne una pratica corrente, restando pur sempre un'attività ad alto rischio che richiedeva una buona dose di perizia, esperienza e prudenza. Del resto, i *pilot charts*¹⁴⁹ e chi vive lungo queste coste sa per esperienza diretta che il mare Ionio e soprattutto il canale di Sicilia possono essere particolarmente tempestosi in inverno.¹⁵⁰

5.2.3 *Una classificazione del naviglio.*

Il primo impulso per lo sviluppo della Marina del Regno delle Due Sicilie è stato dato da Giovanni Edoardo Acton, giovane

¹⁴⁸ Ibidem, Diversi da Malta, fascio 2815 e 4976.

¹⁴⁹ I *pilot charts* sono carte marine che riportano le condizioni climatiche medie (vento, temperatura, correnti, ecc.) per ogni mese dell'anno. In gennaio e febbraio, la probabilità di una tempesta (vento superiore a forza 8) è del 4% nel canale di Sicilia e del 3% nello Ionio. Queste percentuali scendono rispettivamente al 3% e 2% tra marzo e giugno, e raggiungono lo 0% in luglio e agosto, per risalire al 3% e 2% con il mese di settembre. Trattandosi di medie di lunghissimo periodo, si può partire dal presupposto che le condizioni del mare alla fine del Settecento non erano molto dissimili da quelle di oggi. Queste carte marine indicano, inoltre, che specialmente in gennaio le condizioni di navigazione sono sfavorevoli sulla rotta Catania-Malta; è soprattutto la corrente ad essere contraria, in gennaio, e ciò poteva rappresentare un serio ostacolo per le feluche e altre speronare maltesi che si spostavano sia a vela che a remi.

¹⁵⁰ F. Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris 1990, pp. 299-307.

ammiraglio della Marina Toscana mostratosi valoroso nella lotta contro i barbareschi, che poi fu chiamato nel 1779 da Ferdinando IV per condurre la Marina Napoletana. Egli, oltre a guidare in prima linea la Marina, è stato anche il promotore della costruzione di nuovi scafi, tecnologicamente avanzati, e dell'incremento delle attività cantieristiche, soprattutto a Castellammare di Stabia.¹⁵¹ Per quanto organizzata e avanguardista fosse la Marina militare, altrettanto arretrata e poco coesa a livello centrale è stata la Marina mercantile; ciò non significava, però, che la flotta commerciale non fosse attiva.

Il sistema della navigazione di costa, il cabotaggio, è poco menzionato dalla grande storia, ma è di certo stato il motore dei commerci per gran parte dell'Ottocento.¹⁵²

Lo sviluppo dei commerci era indissolubilmente legato a quello della marina mercantile; le notizie sull'entità ed incremento di questa, però, sono contraddittorie. Seguendo la tabella 6, è possibile spiegare il minor incremento delle imbarcazioni del Regno e del loro tonnellaggio tra il 1818 e il 1824: esso può essere dipeso sia dalla critica congiuntura economica che dal “privilegio di bandiera”¹⁵³. Questo provvedimento, dettato da necessità di politica estera, secondo una corrente di pensiero, “avrebbe potuto favorire la marineria nazionale, ma finì per conseguire risultati ben diversi: l'assenza di controlli sulla provenienza delle merci imbarcate sulle navi straniere, assieme all'incapacità della flotta

¹⁵¹ A. Pezza, La marina del Regno delle Due Sicilie, in *Rivista marittima* 1948, pp. 29-32.

¹⁵² G. Moricola, Il cabotaggio in età postunitaria, in (a cura di) P. Frascani, *A vela e a vapore*, Roma 2001, pp. 55-57.

¹⁵³ In virtù del cosiddetto privilegio di bandiera, le merci trasportate da navi appartenenti alla Marina inglese, francese e spagnola ed introdotte nel Regno delle Due Sicilie godevano di una riduzione del 10 per cento sul totale dei dazi imponibili.

napoletana di assicurare la copertura di tutte le rotte attraverso le quali passava il commercio estero del Regno, favorirono un aumento del naviglio straniero nei porti del Mezzogiorno e contribuirono a deprimere ancora di più la produzione nazionale.”¹⁵⁴ L’aumento del numero delle imbarcazioni, fra il 1834 e il 1860, invece, risulta abbastanza costante, tranne che per una interruzione dal 1851 al 1855 e durante la vicenda della questione degli zolfi.¹⁵⁵

¹⁵⁴ A. Spagnoletti, *Storia del Regno delle Due Sicilie*, Bologna 1997, pp. 264-265.

¹⁵⁵ G. Tullio, *Commercio e marina nell’ultimo trentennio del periodo borbonico*, in (a cura di) A. Massafra, *Il Mezzogiorno preunitario, economia, società e istituzioni*, Bari 1988, pp. 306-307.

Tab.6: Numero e tonnellaggio delle navi della marina mercantile del Regno delle Due Sicilie dal 1818 al 1860.¹⁵⁶

anni	N. navi	tonnellaggio
1818	3587	92268
1820	4174	-
1825	4808	-
1834	5328	102112
1835	5493	111898
1836	5965	136416
1837	6186	155868
1838	6643	165416
1839	6803	166235
1840	7721	173034
1841	8478	178639
1842	8720	183383
1843	8926	188667
1844	9143	190661
1845	9337	191596
1846	9564	196217
1847	9774	200340
1848	9939	208642
1849	10127	216960
1850	10368	221749
1851	8875	204958
1852	8884	214142
1853	8594	181142
1854	8872	205827
1855	8958	213006
1856	9082	222845
1857	9263	235287
1858	9515	247692
1859	9716	254792
1860	9847	259917

In generale, le navi utilizzate per il commercio fra i porti del Regno delle Due Sicilie e Malta erano: il brigantino, la paranza, la paranzella, lo schifazzo, la speronara, il bovo, la feluca, lo sciabecco, la bombarda, la martingana, il pinco, il

¹⁵⁶ Ibidem, p. 307.

mistico, il veloniere, la tartana, il vapore, lo schooner, il brickschooner, la bracciera, il lentello, la bark.¹⁵⁷ Alcune erano specializzate nel trasporto di grano (tartana, martingana e pinco), altre in quello di vino (brigantino e feluca), ma per la maggior parte dei casi non esisteva una reale specializzazione per settori.¹⁵⁸ Questa varietà di battelli, spesso individuata nelle tradizioni locali, nel corso dell'Ottocento si intreccia con un andamento armatoriale più strutturato, con imbarcazioni anche più adatte ai maggiori volumi merceologici ed ai tragitti più lunghi.

Per facilitare la visione grafica degli arrivi di imbarcazioni del Regno a Malta, li ho diviso in due parti, maggiormente significativi perché, pur comprendendo un lasso di tempo alquanto breve, sono risultati più ricchi di documentazione dalla rilevazione archivistica: uno comprende il periodo che va dal 1815 al 1825, e l'altro dal 1847 al 1850.

Nel grafico 2, sono rappresentati gli arrivi nel porto di La Valletta di navi battente regia bandiera in un arco temporale di dieci anni. È riscontrabile subito che le imbarcazioni che con maggiore frequenza partivano dai porti del Regno delle due Sicilie verso Malta erano la paranza¹⁵⁹ e la paranzella¹⁶⁰, barche a vela più o meno grandi usate un tempo per la pesca a

¹⁵⁷ ASN, Ministero degli Affari Esteri, Diversi da Malta, fasci 2815 e 4976.

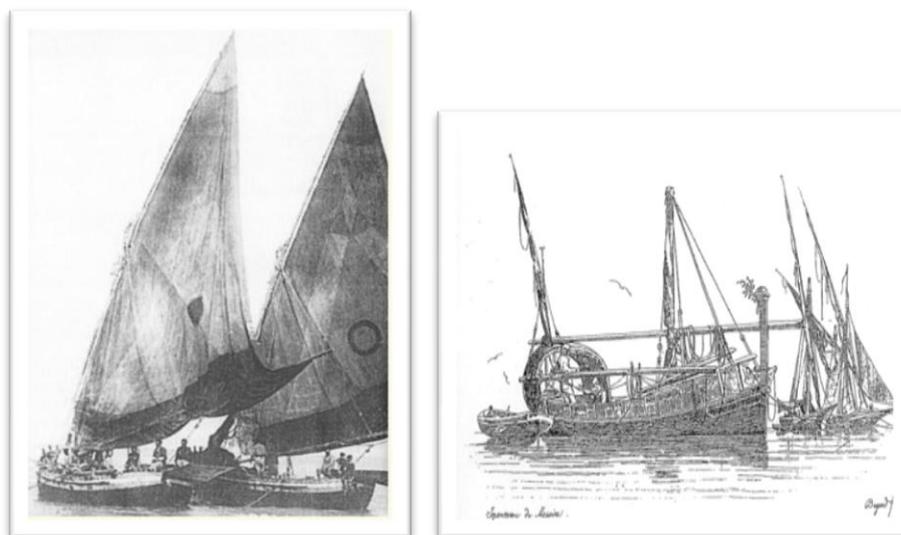
¹⁵⁸ C. Vassallo, *Commercial relations between Hospitaller...*, cit., pp. 455-457.

¹⁵⁹ La paranza è una grossa barca a vela in legno, usata un tempo per la pesca a strascico nel Tirreno e nell'Adriatico e prevedevano dalle 6 alle 10 unità di equipaggio. Tra l'800 e il '900 le barche usate dai pescatori abruzzesi e non solo. La costruzione delle paranze avveniva all'aperto e in caso di pioggia, di neve o di forte sole, le parti dello scafo venivano coperte con vecchie vele; il legname usato per la costruzione era principalmente di quercia, ma venivano usati anche l'olmo e la noce. La pesca praticata con le paranze era di tipo a strascico, utilizzando una coppia di paranze; da "pari" deriva, infatti, il nome di paranza.

¹⁶⁰ La paranzella era un'imbarcazione più piccola di metà o anche di due terzi della paranza, costruita allo stesso modo ma più veloce, molto comune nel Napoletano e in Sicilia. Le paranzelle sfidavano le libecciate con tale ardimento che i pescatori le chiamavano "streghe di mare". Uscivano in mare solitamente da ottobre a marzo.

strascico, poi utilizzate anche per i commerci vista la loro particolare agilità e velocità nelle libecciate (tempeste di vento del sudovest), e la speronara¹⁶¹, nave di tradizione maltese ma che entrò a far parte a pieno titolo della flotta siciliana grazie alla velocità che era in grado di sostenere soprattutto per le piccole tratte e alla particolare costruzione dello scafo che riusciva a “tagliare il mare” con facilità (vedi figura 2 e 3).¹⁶²

Fig. 2 e 3: Riproduzione in carboncino di una paranza e di una speronara dell'epoca.



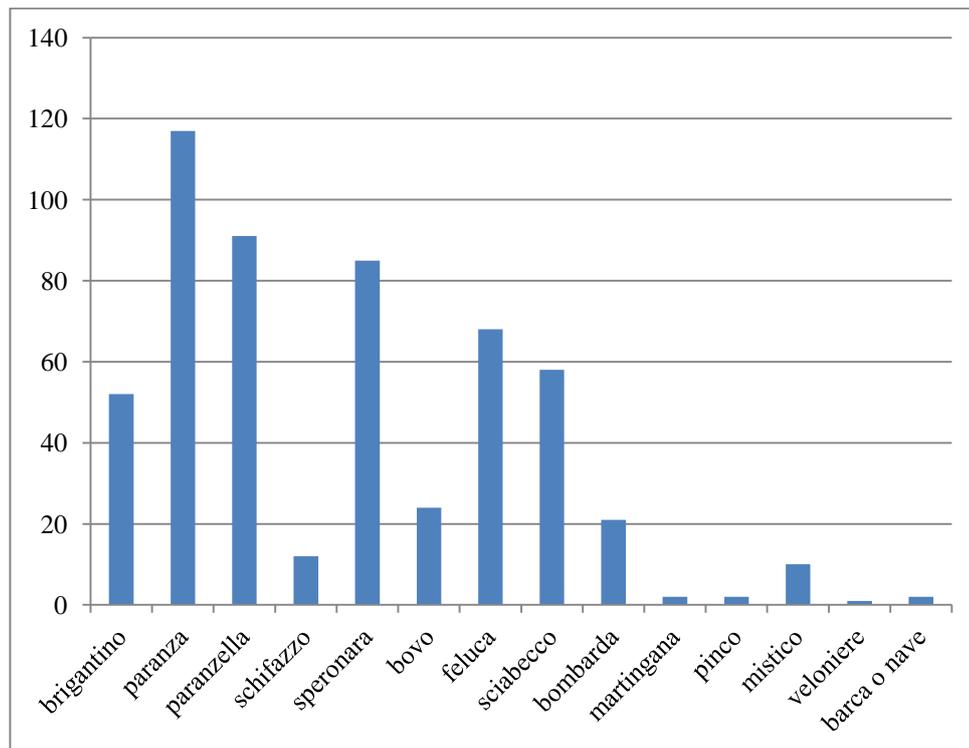
Le tre le tipologie di legni in oggetto sono simboliche di un commercio costiero, fatto da pescatori convertiti a mercanti, che, in quanto agevolati dalla tipologia di merci da esportare (prevalentemente materie prime), non necessitavano né di

¹⁶¹ La speronara era un tipo di naviglio usato principalmente dai siciliani e dai maltesi. Era usata dai Maltesi soprattutto per il contrabbando, “mestiere tenuto da loro in grande onore”, ma la storia non ci fa pervenire notizie in merito alla capacità dei siciliani e dei calabresi di usarle per lo stesso mestiere. A parte lo strano sperone (o tagliamare), che si tratti di elemento ornamentale o di rinforzo della prora, questa barca si distingueva per una carena piuttosto affilata, e per la costruzione relativamente leggera. Le dimensioni medie andavano da 14 a 15,5 metri di lunghezza.

¹⁶² ASN, Ministero degli Affari Esteri, Diversi da Malta, fascio 2815 e 4976.

grandi e resistenti imbarcazioni, né di un adeguato apparato armatoriale. In effetti, è come se ogni pescatore padrone di una comune barca da pesca, una volta entrato in contatto con un mercante sul continente, potesse utilizzare la propria imbarcazione per il trasporto delle merci affidategli, sicuro che il tragitto sarebbe stato breve e abbastanza sicuro (nell'analisi geografica, poi, vedremo che si privilegiavano i pori calabresi e siciliani, dunque più vicini all'isola maltese). La speronara, invece, a dispetto delle sue piccole dimensioni, è stata il legno che maggiormente si è specializzato nelle traversate rapide per persone, viveri e posta. Quest'ultimo punto deve essere tenuto in particolare conto, vista l'importanza della celerità nell'invio della corrispondenza.

Graf. 2: Numero di navi, distinte per tipologia, provenienti dal Regno approdate a Malta dal 1815 al 1825.



Dal 1845 in poi, comparivano nei porti del Regno due Sicilie imbarcazioni tipicamente inglesi, lo schooner¹⁶³ (italianizzato scuner) e il brickschooner¹⁶⁴, tipi di veliero simili alla goletta, veloci e anche molto belli da vedere (vedi figura 4).¹⁶⁵

Fig. 4: Riproduzione in acquerello di uno schooner dell'epoca.



L'esistenza di navi di origine – progettuale e di bandiera – inglese è indicativa della presenza della Gran Bretagna nel bacino del Mediterraneo e sull'isola di Malta. Le navi mercantili inglesi, come è stato riscontrato da alcune lettere di accompagnamento alla tabelle ritrovate nei fasci del fondo del Ministero degli Affari Esteri e quello del Ministero

¹⁶³ Lo scuna o scuner (in lingua inglese: schooner) era un tipo di veliero a due, o più, alberi generalmente inclinati verso poppa, dotato di vele di diverso tipo. Il più classico armamento degli schooner erano le vele auriche. Sebbene il termine schooner fosse spesso tradotto in italiano con goletta, in quanto imbarcazioni molto simili, le due imbarcazioni non sono propriamente la stessa cosa.

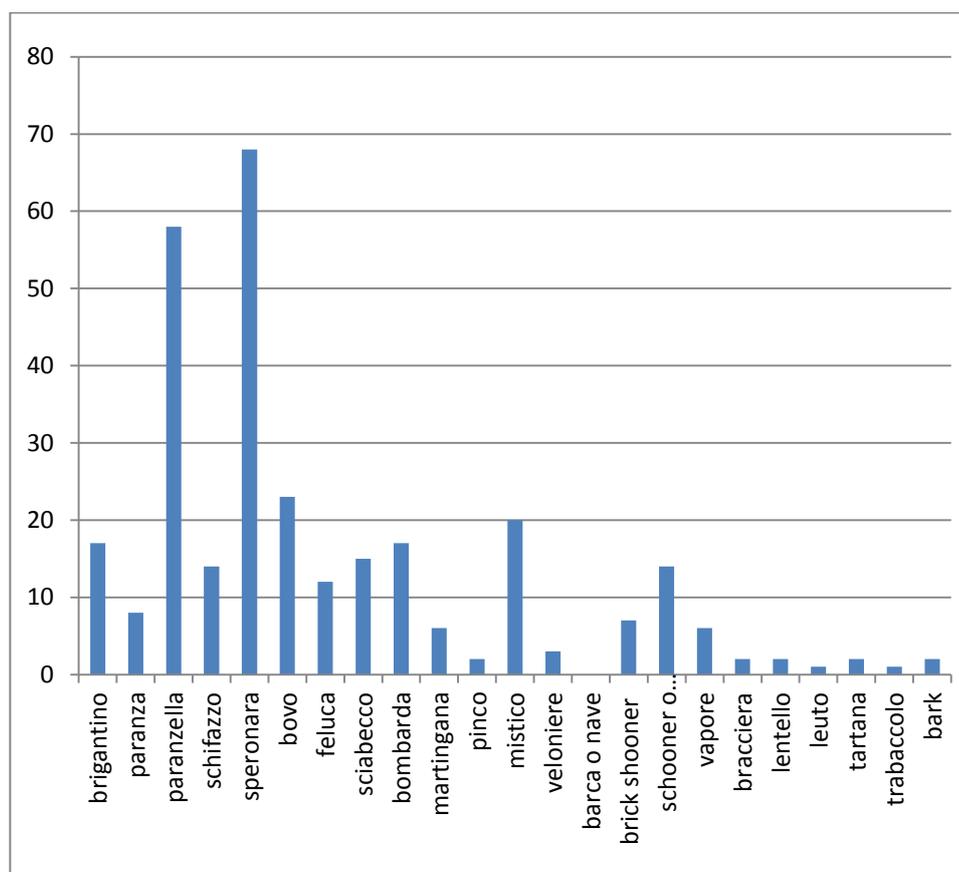
¹⁶⁴ Lo brickschooner era la più classica imbarcazione di origine inglese per solcava i mari del Mediterraneo; presentava le stesse caratteristiche dello schooner, ma poteva essere ancora più grande e quindi più stabile nelle traversate anche tempestose.

¹⁶⁵ ASN, Ministero degli Affari Esteri, Diversi da Malta, fasci 2815 e 4976.

dell'Interno presso l'Archivio di Stato di Napoli, erano di importanza vitale per i commerci da tutti e tre i lati del triangolo Regno delle due Sicilie-Inghilterra-Malta: in primo luogo, esse partivano dagli stessi porti del Regno verso l'isola maltese; in secondo luogo, esse trasportavano vivere sia per i Maltesi, che per gli Inglesi di istanza a Malta che materie prime di più lunga conservazione che sull'isola facevano semplicemente scalo; in terzo luogo, erano la maschera di accordi ben più profondi fra una potenza europea ed una di periferia; infine esse trasportavano anche beni utili per l'industria e merci necessarie per stringere altri tipi di rapporti (finanziari, oltre che economici) in altre regioni del mondo.¹⁶⁶

¹⁶⁶ ASN, Ministero degli Affari Esteri, Provvisori a Malta, fascio 4271.

Graf. 3: Numero di navi, distinte per tipologia, provenienti dal Regno approdate a Malta dal 1847 al 1850.



È possibile rilevare dal grafico 3 altri due concetti basilare per una completa analisi settoriale: l'enorme presenza di speronare e l'utilizzo del vapore.

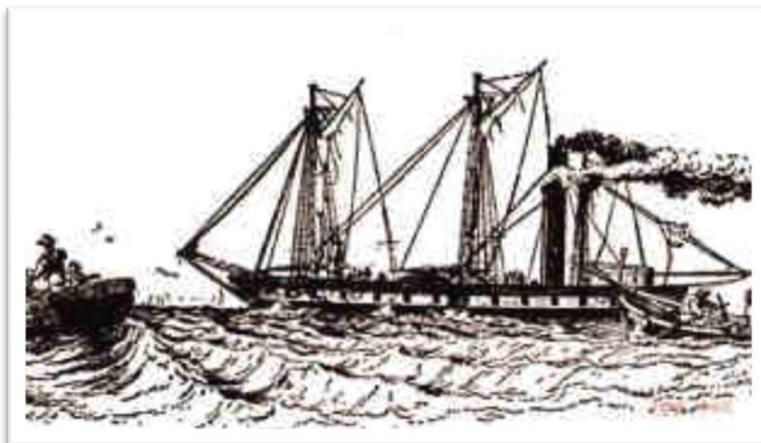
Per quanto riguarda il primo punto, il fatto che si commerciassero, a distanza di oltre vent'anni, ancora molto su navi adatte al piccolo cabotaggio è significativo quanto queste stesse fossero di tradizione maltese¹⁶⁷: la speronara, infatti, è stata l'imbarcazione più utilizzata nel canale di Sicilia fino al XX secolo e questo perché è stata assimilata dalla flotta

¹⁶⁷ Ibidem, Diversi da Malta, fasci 2815 e 4976.

mercantile del Regno delle Due Sicilie, vista la contaminazione innanzitutto sociale fra Siciliani e Maltesi.¹⁶⁸

Invece, l'introduzione del vapore nella flotta mercantile napoletana è importante perché è sinonimo di evoluzione dell'ingegneria navale e della cantieristica locale. Il vapore era una nave di almeno due/tre tonnellate di carico, talmente grande da poter entrare solo nel porto di Napoli, di costruzione con capitali inglesi, utilizzato per il trasporto sia di merci di valore che di persone, soprattutto ricchi: l'utilizzo del motore a vapore rendeva il viaggio più rapido e confortevole, ma anche più costoso (vedi figura 5).

Fig. 5 : L'*Ercole*, vapore di 450 tonnellate, affondato dopo una battaglia dei Mille, al largo di Punta Campanella, il 4 marzo 1861.



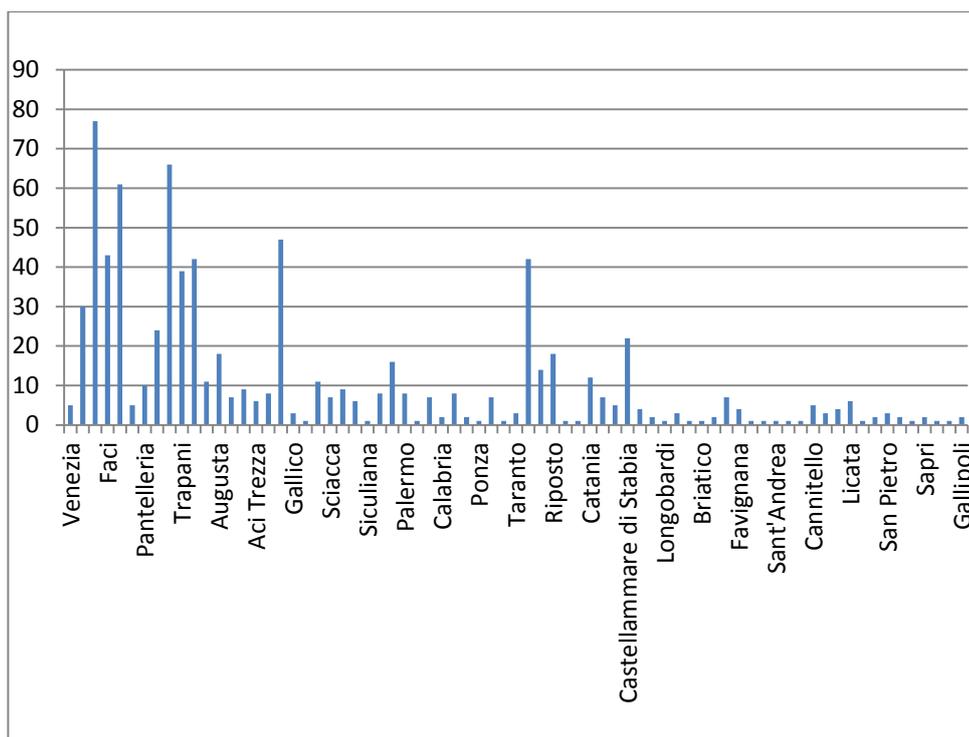
¹⁶⁸ Mi per

piccola imbarcazione a vela, scelta in gran fretta nel porto di Napoli dallo scrittore allo scopo di far rotta verso la Sicilia, e sfuggire così alle spie della polizia borbonica.

5.2.4 *I porti di partenza.*

I porti di partenza del Regno erano soprattutto piccoli paesi calabresi e siciliani, che trovavano in Malta sia un mercato di sbocco che uno scalo nei traffici verso l'Oriente e il Nord Africa. Soprattutto Marzamemi, Scoglitti e Terranova, rispettivamente nelle odierne province di Siracusa, Reggio Calabria e Cosenza, vedevano il maggior numero di navi in partenza verso i lidi maltesi.¹⁶⁹

Graf. 4: Porti di partenza per Malta, per numero di imbarcazioni, dal 1815 al 1850.



Diversi possono essere i motivi per cui il grafico 4 risulta essere così composto. Innanzitutto, la scelta dei porti calabresi

¹⁶⁹ ASN, Ministero degli Affari Esteri, Diversi da Malta, fasci 2815 e 4976.

e siciliani, rispetto a quelli campani o pugliesi, di certo è dovuta alla vicinanza geografica che, messa in correlazione con la tipologia di bastimenti utilizzata, agevolava il piccolo cabotaggio verso Malta; vista la ridotta portata e resistenza delle paranze era, dunque, preferibile partire da porti distanti poche miglia o che permettessero una traversata rasente la costa. In secondo luogo, le merci maggiormente trasportate erano derrate alimentari – fresche o conservate – che venivano per lo più coltivate nelle terre, ancora feudali, della Calabria e della Sicilia, come le coltivazioni di agrumi e di piante idonee al suolo arido, oltre che nelle pianure campane a coltura intensiva e nelle colline rocciose della Puglia. Infine, i numerosi ostacoli delle vie di comunicazione rallentavano fortemente un determinato tipo di trasporto; il Regno poteva contare su una eterogenea marina mercantile (pur anche composta da piccoli pescherecci) che, sfruttando la posizione strategica delle Due Sicilie nel Mediterraneo, rendeva il gap ferroviario un fattore di scarsa rilevanza nelle attività economiche del paese, per cui sia il commercio che l'industria si servivano efficacemente dei trasporti marittimi.

Dalle rilevazioni effettuate presso l'Archivio di Stato di Napoli, è possibile riscontrare una circostanza singolare: i porti campani erano del tutto assenti dalla grande quantità di partenze verso l'isola maltese fino alla metà degli anni '30, e successivamente ne sono stati interessati solo in piccola parte. Ciò è dovuto sicuramente ad una maggiore distanza geografica e alla non reale necessità di porti particolarmente strutturati per

il disbrigo delle pratiche di imbarco e di sbarco di merci e persone.¹⁷⁰

Il caso del porto di Napoli è decisamente emblematico; infatti, nonostante la già notevole grandezza dell'infrastruttura portuale, dalla capitale del Regno partivano poche imbarcazioni, anche se di grande tonnellaggio (i vapori arrivano fino a 200 tonnellate) e con carichi di beni di lusso. Eppure proprio nel corso dell'Ottocento, Napoli e il suo mare vivevano un ruolo cruciale nell'economia europea. Il primo grande ampliamento del porto di Napoli risale alla prima metà del XVIII secolo grazie a Carlo e poi Ferdinando IV di Borbone, rendendolo lo scalo mediterraneo privilegiato di Parigi e Londra. A cavallo fra gli anni 1825-'35 e 1850-'55 il porto di Napoli assunse più o meno l'aspetto odierno, con la costruzione della darsena e dei primi bacini di carenaggio.¹⁷¹

Napoli, dunque, era probabilmente considerata, secondo quanto da me riscontrato nelle fonti archivistiche, uno "scalo per ricchi", per coloro che potevano permettersi di viaggiare più comodi e di far viaggiare la propria mercanzia in maniera più sicura ed adeguata al suo valore intrinseco.

Vista la tipologia delle navi, dunque, non erano necessarie articolate strutture portuali; infatti, spesso erano paesi così piccoli che presentavano solo una piccola insenatura sabbiosa – è il caso del basso Cilento, del Cosentino o di parte del Messinese – oppure una baia o un approdo naturale scavato nella roccia – come poteva riscontrarsi nella bassa Calabria ionica e nel resto della Sicilia.

¹⁷⁰ ASN, Ministero degli Affari Esteri, Diversi da Malta, fasci 2815 e 4976.

¹⁷¹ C. Celano, G.B. Chiarini, *Notizie del bello dell'antico e del curioso della città di Napoli*, vol. 4, Napoli 1870, 412-414.

Poche, purtroppo, sono state le notizie, rilevate dai fondi archivistici, circa i viaggi di ritorno, sulla tratta Malta-Regno delle Due Sicilie. Gli unici riscontri che ho potuto trovare sono state nella sezione del Ministero degli Interni, seconda appendice; qui – stranamente, vista la poca attinenza – sono conservate in un fascicolo delle lettere, forse di accompagnamento a carichi o di tabelle riassuntive, circa i rientri di imbarcazioni nei porti del Regno.¹⁷² Questi di solito erano gli stessi di quelli di partenza, specialmente se non appartenenti alla flotta mercantile reale ma a piccole famiglie armatoriali. Il consistente aumento dei porti di destinazione, alla metà dell'Ottocento, inoltre, ha visto il ridimensionamento del ruolo di Napoli a vantaggio dei porti limitrofi, come Castellammare di Stabia, Pozzuoli, Torre Annunziata, e i porti della Sicilia orientale, oltre che quelli di Palermo e Messina, che non hanno mai vissuto un calo significativo.

5.2.5 *La merce degli scambi.*

Malta è stato un luogo di transito di merci, ma anche luogo di approvvigionamento. Il repertorio delle merci trattate dai singoli mercanti era quanto mai articolato e vario, si trattava, in generale, di generi alimentari, soprattutto vino, olio, frutta fresca e secca, pesce e carne fresche ed essiccate, ecc.; in quantità minori è possibile riscontrare legna da ardere e da costruzione e semi di vario genere. Solo dopo il 1840 la

¹⁷² ASN, Ministero degli Affari Interni, seconda appendice, fascicoli 1275 e 637.

compravendita si estende anche a prodotti diversi, più “settoriali”, “d’élite”, come indumenti in pelle, sete, preziosi, carrozze, pozzolana (scorie vulcaniche utilizzata prevalentemente nell’industria edile) e zolfo. Queste merci venivano imbarcate su navi più grandi, come i vapori, che salpavano solo dal porto di Napoli.

Dal 1746 in poi, Malta ha importato un ampio *range* di beni dal Regno delle Due Sicilie, troppo vasto per riportarlo nella sua interezza ma ho provato comunque a racchiuderlo della tabella 7, citando solo quelli maggiormente presenti, per numero e quantità, nelle lettere.¹⁷³

Tab.7: Elenco delle merci maggiormente trasportate dai legni del Regno e scaricate a Malta dal 1815 al 1850.

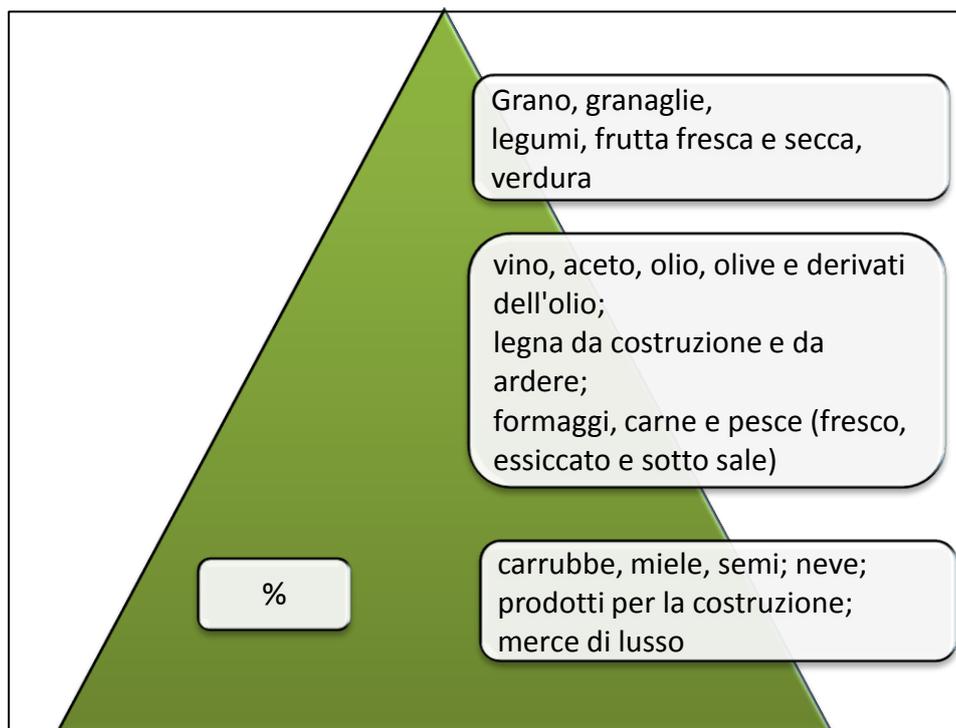
frutta fresca	erbe medicinali
frutta secca	spezie
animali vari	olio di lino
carrubbe	botti
granaglie	aceto
semi di cotone	canne
olio d'oliva	pietre per molini
vino	pelli conce
neve	indumenti in pelle
legna (da ardere o da costruzione)	coralli
corina da scope	libri e manoscritti
pesce fresco	imbasciate
pesce salato o essiccato	sete
carne conservata	colori
formaggio	chiodi di ferro
carbone	bijouteria, ori, argenti
pasta	manna

¹⁷³ ASN, Ministero degli Affari Esteri, Diversi da Malta, fasci 2815 e 4976.

semi o sementi	poma
semi di canapa	zolfo
sale	miele
prosciutto, salami, derivati del maiale	pozzolana
mosto	farine
legumi	carrozze
semi di lino	cordicelle per animali
grano	carta straccia
ortaggi conservati	mattoni
acquavite	lavori di alabastro
spirito	

A metà del XIX secolo, la maggioranza degli importi spesi nel Regno delle Due Sicilie per le provvisioni annuali maltesi seguivano approssimativamente lo schema rappresentato dal grafico 5, che dall'alto verso il basso, riepiloga le merci importate dal Malta, in fasce percentuali.

Graf. 5: Tipi di merci arrivate a Malta dal Regno, dal 1815 al 1850 , raggruppati per gruppi percentuali.



La voce più importante, in termini di valore, era il grano (inteso anche in senso lato); potevano arrivare oltre 50 mila salme di grano in un anno, il che collocava Malta fra i primi partner importatori del Regno. Come altri paesi del Mediterraneo, Malta importava sostanziosi quantitativi di vino e di olio d'oliva: oltre 80 barili di vino e 9 qafiz¹⁷⁴ di olio all'anno dalla sola Sicilia.¹⁷⁵

La modificazione nella geografia degli scambi si accompagna, d'altra parte, ad una altra modificazione che non appare sulle mappe, cioè quella delle merci trasportate. In gennaio e

¹⁷⁴ Il qafiz è una misura tradizionale araba di volume e viene anch'essa usata per l'olio di oliva, generalmente ha una capacità di 16-17 litri. Una misura da essa derivata (il cafisu, cafiso o caffiso) è ancora in uso a Malta, Calabria e Sicilia, e può equivalere anche 16 chili, giacché in questi territori tradizionalmente l'olio viene misurato in unità di peso piuttosto che in unità di volume.

¹⁷⁵ C. Vassallo, *Commercial relations between Hospitaller...*, cit., pp. 450-452.

febbraio, i legni che salpavano dai porti del Regno avevano le stive colme quasi esclusivamente di pasta, con una ridotta quantità di legumi, olio e vino. In estate, il ventaglio dei prodotti si diversificava: frumento, orzo, legumi, pasta, olio e grandi quantità di fave. Il cambiamento nella composizione dei carichi a secondo delle stagioni potrebbe sembrare piuttosto scontato: la pasta si produceva e quindi si esportava tutto l'anno; il frumento – per prendere questo esempio – si mieteva tra giugno e luglio e quindi si esportava in quel periodo.¹⁷⁶ Tuttavia, nulla vietava ai produttori e ai mercanti di conservare il frumento nei granai e di esportarlo in qualsiasi momento. Per chiarire quest'effetto stagionale, bisognerebbe innanzitutto – ma i dati a disposizione non lo consentono – sapere in che misura era strutturale, vale a dire in che misura si ripeteva anno dopo anno; sarebbe necessario, in secondo luogo, tenere in considerazione da una parte il possibile gioco di meccanismi commerciali e creditizi, e dall'altra le condizioni materiali stesse del trasporto (per esempio, la pasta resisteva, infatti, meglio del grano al freddo e all'umidità della navigazione, in particolare in inverno, e specialmente quando si trattava di piccole imbarcazioni).

La tabella 8 prende il 1847 come esempio per rappresentare le importazioni maltesi di derrate alimentari. In linee generali, venivano coperti tutti i mesi dell'anno, ma i viaggi di cabotaggio si concentravano soprattutto nella stagione estiva, mesi nei quali vi era maggiore disponibilità di coltivazioni e durante i quali il mare ovviamente più calmo.

¹⁷⁶ ASN, Ministero degli Affari Esteri, Diversi da Malta, fasci 2815 e 4976.

Tab.8: Principali dettate alimentari, distinte per quantitativo e periodo dell'anno, esportate dal Regno delle Due Sicilie verso Malta nel 1847.¹⁷⁷

TIPOLOGIA	QUANTITA'	PERIODO
Grano (semi, orzo, mais, granoturco,...)	50000 salme	Maggio-giugno ottobre- dicembre
Vino (aceto, liquore, acquavite,...)	4000 botti	Tutto l'anno
Olio (d'oliva e di semi, olive,...)	10 qafiz 330 botti	Luglio-settembre Dicembre-marzo
Legna (da ardere e da costruzioni)	32000 quintali	Soprattutto Maggio-ottobre
Frutta fresca e secca	2000 quintali	Soprattutto in inverno
Bestiame (ovini,suini,bovini)	2000 capi	Giugno-ottobre
Formaggi (freschi e stagionati)	180 quintali 30 forme	Tutto l'anno
Pesce (fresco,essiccato, sotto sale,...)	1550 barili 230 unità	Soprattutto giugno- settembre
Neve (ghiaccio spesso essiccato)	--	Tutto l'anno
Carrubbe	18000 quintali	Aprile-ottobre

Quanto analizzato negli ultimi paragrafi rende più chiaro il quadro dei commerci fra il Regno delle Due Sicilie e Malta. A livello più generale, si riscontra una totale mancanza di “specializzazione commerciale”, è difficile, cioè, individuare un unico filone commerciale. Spesso, sulla stessa imbarcazione, venivano caricate merci differenti, destinate a mercanti diversi, che le ponevano sul mercato maltese in qualità di venditori ambulanti, dettaglianti, grossisti o intermediari con gli Inglesi. Quest'ultimi, appunto, avevano –

¹⁷⁷ C. Vassallo, Commercial relations between Hospitaller..., cit., p. 453.

anche e soprattutto – nei commerci un ruolo essenziale per l'isola maltese: commerciare su Malta significava inevitabilmente includere nel processo anche l'Inghilterra, che faceva da terzo partner e da fruitore dei porti del Regno delle Due Sicilie e della flotta napoletana.

CAPITOLO SESTO

I MERCANTI INGLESI A MALTA: SCAMBI COMMERCIALI E FINANZIARI OLTRE IL MEDITERRANEO.

Alla fine del Settecento, il commercio tra Gran Bretagna e Malta era molto limitato tanto che le statistiche doganali inglesi hanno preso in considerazione la voce “Malta” solo dal 1801; con l’occupazione militare si sono aperte nuove prospettive commerciali, finanche il *Board of Trade* prese in esame l’isola come snodo mercantile nel Mediterraneo.¹⁷⁸ È stato così che, nel giro di pochi anni, Malta si trasformò da mercato antiquato e inconsistente, sotto il governo dei Cavalieri, a mercato lanciato nel sistema internazionale, una volta divenuta possesso e poi colonia della Gran Bretagna.

6.1 Mercanti inglesi a Malta.

Era ben chiaro che, dal momento in cui l’isola fosse passata sotto l’influenza inglese, le cose sarebbero cambiate radicalmente nella scena internazionale; ciò è stato ancora più palese per lo stesso popolo maltese, che, nel 1803, inviò a Sir

¹⁷⁸ M. D’Angelo, *Mercanti inglesi a Malta 1800-1825*, Milano 1990, pp. 26-27.

Alexander Ball, considerato come “il padre dei Maltesi” più che come semplice Commissario Civile, una “*Rappresentanza delli commercianti di Malta riguardante i mezzi di estendere il commercio e di renderlo più utile alla Gran Bretagna*”. Questa propose un piano per meglio utilizzare i vantaggi derivanti dalla posizione geografica dell’isola e dall’istituzione del porto franco da parte del governo inglese, così da accentrare buona parte degli scambi mediterranei.¹⁷⁹

All’inizio del XIX secolo, dunque, gli Inglesi “scoprirono” Malta: con l’occupazione militare si aprirono nuove rotte per il commercio inglese nel Mediterraneo e verso l’Oriente, soprattutto in un periodo in cui la Francia stava chiudendo alcuni sbocchi, considerati punti di riferimento per i commerci, come i porti di Genova, Livorno e Napoli. Di fatti la Sicilia, non a caso, era già diventata una meta ambita per i mercanti britannici, anche come mercato di rifornimento, e divenne seconda solo a Malta, una volta allontanati dall’isola i Cavalieri Ospitalieri. Il circuito Gran Bretagna-Sicilia-Malta ha conosciuto non solo un’espansione ma anche sostanziali variazioni nelle relazioni economiche tra le due isole mediterranee; la Sicilia, rispetto a Malta, intratteneva, già dall’inizio del Settecento, scambi commerciali con gli Inglesi, ma il passaggio a vera propria colonia mercantile ha fatto incrementare traffici ed insediamenti britannici nella piccola isola.

È possibile far risalire le prime presenze di mercanti inglesi a Malta tra il 1800 e il 1801, subito dopo la fine dell’assedio contro i Francesi, quando a La Valletta si insediarono William

¹⁷⁹ Ibidem, p. 55.

MacKenzie e John Morrison: il primo svolgeva i suoi commerci in una bottega di proprietà del governo, il secondo nella casa detta “*Mosquet*”.¹⁸⁰ Questi due pionieri, insieme ad un primo gruppo di mercanti interessati al commercio soprattutto di grano, instaurarono solidi legami fra Malta e altre piazze mercantili dell’Italia meridionale, in particolare Napoli, dove alcuni di loro operavano da circa un ventennio come mercanti-banchieri, rappresentando così una dipendenza naturale del Regno delle Due Sicilie; per altri, invece, Malta fu una nuova scoperta da utilizzare come mercato di consumo locale e come mercato di smistamento verso altri paesi mediterranei. L’incentivo del porto franco, poi, concesso dal governo inglese nel 1801 ma attuato negli anni successivi, ha costituito il maggiore incentivo a favore del trasferimento di questi mercati o dei loro agenti.

Fra il 1802 e il 1803, la colonia si arricchì di nuove presenze, il cui innesto rese la vita economica dell’isola sempre più florida. Le attività di alcuni di questi mercanti non si esplicavano soltanto attraverso i tradizionali metodi commerciali, ma si adeguavano al momento di guerra che sconvolgeva il Mediterraneo; ad esempio, essi decisero di essere parte attiva nella lotta contro i Francesi attraverso le *Letters of Marque*, licenze che autorizzavano l’armamento dei propri vascelli e la cattura di imbarcazioni e merci appartenenti al nemico.¹⁸¹

Nel giro di pochi anni, dunque, a Malta fiorirono diverse case di commercio inglesi, sempre più attive grazie alle disposizioni relative al porto franco di La Valletta. La Sicilia restava la

¹⁸⁰ Ibidem, pp. 56-57.

¹⁸¹ Ibidem, pp. 58-59.

maggiore interlocutrice per il commercio maltese e per i mercanti inglesi, e, soprattutto nel periodo del blocco napoleonico, questo rapporto bilaterale divenne trilaterale Malta-Sicilia-Gran Bretagna, aggirando così l'ostacolo; da qui la spiegazione per cui diversi mercanti inglesi di istanza a Napoli, in questo periodo, preferirono trasferire la propria casa di commercio in Sicilia (Messina e Palermo, in special modo) e a Malta, come Vallin Chabot & C., Thomas Goodchild e Charles e Thomas Crokat.¹⁸²

Ball, visto lo sviluppo dell'isola legato al suo utilizzo sia come “grande deposito militare e navale” che come “magazzino commerciale della Gran Bretagna”, aveva osservato che “economia maltese era fino ad allora stagnante e poco importante, ora finalmente comincia[va] a svilupparsi, e anche per l'Inghilterra significa[va] procedere a gran passi”.¹⁸³ Inoltre, in seguito agli *Orders in Council*¹⁸⁴, emanati dal governo inglese nel 1806 per contrastare il blocco napoleonico, ai mercanti si aggiungevano altri operatori commerciali, agenti o rappresentanti, impiegati, contabili e dipendenti vari, che, al servizio delle case mercantili anglo-maltesi, si trasferirono sull'isola con tutta la famiglia; da qui la necessità di avere medici, avvocati, professionisti delle varie arti che riproponessero un po' di Inghilterra in mezzo al mar Mediterraneo, così come comprova la tabella 9, sintesi della composizione demografica maltese.¹⁸⁵

¹⁸² Ibiem, pp. 60-61.

¹⁸³ F. Crouzet, *L'empire britannique et le blocus continental (1806-1813)*, vol. I, Paris 1958, p. 176.

¹⁸⁴ I cosiddetti *Order in Council* sono atti formalmente adottati dal capo dello Stato sentito il consiglio privato, ma in realtà predisposti dal gabinetto, e con i quali sono, tra l'altro, emanati i regolamenti.

¹⁸⁵ M. D'Angelo, *Mercanti inglesi a Malta...*, cit., pp. 63-65.

Tab. 9: Censimento approssimativo della popolazione a Malta nel 1807.

	MALTESI	INGLESI	STRANIERI	TOTALE
MALTA	98.170	1.151	836	110.157
GOZO	14.330	10	2	14.342
TOTAL- LE	11.2500	1.161	838	114.499

Dal 1808 in poi, Malta divenne il perno di un sistema commerciale sempre più ampio e fitto alimentato da una miriade di piccole imbarcazioni locali, che, in maniera regolare, distribuivano i prodotti inglesi in diverse aree del Mediterraneo e commercializzavano, a Malta, le materie prime locali richieste dal mercato inglese.

Due, dunque, sono state le principali aree di provenienza di questi mercanti: da un lato, i porti mediterranei e, in particolare, del Regno delle Due Sicilie, in seguito alla cacciata da parte dei Francesi; dall'altro, era proprio la Gran Bretagna (infatti, si sentì l'esigenza di intensificare i collegamenti diretti, soprattutto con Londra, Manchester, Leeds, Liverpool e Birmingham).

L'esigenza di una coordinazione tra gli operatori residenti a Malta e quelli rimasti in madrepatria e quello trasversale fra i vari mercanti con case di commercio sull'isola era l'esigenza maggiormente sentita dalla popolazione: seppur agendo in un regime di libera concorrenza, sia istituzionale che legislativa-commerciale, l'espansione di quegli anni richiedeva un preciso coordinamento. Per svolgere questa funzione, si formò un primo embrionale nucleo rappresentativo, che si incontrava

informalmente in un locale nella piazza principale di La Valletta, nella Strada dei Mercanti; nel 1808, si diede vita alla *Society of British Merchants*, con sede nelle *Commercial Rooms*, precursore della Camera di Commercio, che sorgerà nel 1849.¹⁸⁶ Le loro maggiori decisioni furono quelle di stabilire le percentuali sulle commissioni su ogni atto di compravendita, di fissare un cambio ufficiale fra la sterlina e le monete in corso a Malta, soprattutto con quelle siciliane e spagnole, di assistere e assicurare i commerci dei mercanti inglesi, di formare importanti istituzioni finanziarie – parallelamente utili agli scambi commerciali – quali la *Anglo-Maltese Insurance Company* (la cui attenzione era anche rivolta alla gestione dei possibili problemi circa la funzionalità degli scambi delle quarantene) e la *Anglo-Maltese Bank*.¹⁸⁷

Così come per i traffici commerciali del Regno delle Due Sicilie, è altrettanto difficile individuare un filone commerciale tipico per gli Inglesi di stanza a Malta; nelle loro botteghe, infatti, si ritrovava un campionario molto vasto di merci, a seconda dell'esigenza istantanea del mercato sia locale che internazionale. L'unico indirizzo merceologico che un mercante poteva avere era quello dovuto al mercato di provenienza o di destinazione, e la compravendita dei prodotti risentiva anche del periodo dell'anno in cui si svolgeva: la maggior parte delle case di commercio inserivano nel loro inventario generi molto richiesti, soprattutto derrate alimentari e prodotti tessili; in alcuni si potevano trovare anche arredamenti, libri, droghe e spezie.

¹⁸⁶ Ibidem, pp. 72-73.

¹⁸⁷ Ibidem, pp. 81-83

Nel 1808, di quella “isola sterile” che i pionieri Inglesi conobbero, vi era rimasto solo il ricordo: da quel momento in poi, e per almeno un ventennio, Malta ha vissuto una vera e propria “età dell’oro”, agevolata anche dalle disposizioni emanate dagli *Orders in Council* per limitare il decreto di Berlino¹⁸⁸ nel 1806.¹⁸⁹

Il commercio anglo-maltese ha vissuto tre fasi in un lasso di tempo relativamente breve, che vanno dalla quasi inconsistenza del Settecento fino alla decadenza di fine Ottocento, passando per un’epoca aurea di metà Ottocento. Gli anni cruciali sono stati: 1801-1807 per l’avvio; 1808-1812 per la grande espansione; 1814-1820 per la crisi e la destabilizzazione.

Le tabelle 10 e 11 consentono di inquadrare nel primo decennio del XIX secolo il commercio inglese nel bacino del Mediterraneo.

Tab. 10: Esportazioni inglesi nell’Europa meridionale, in migliaia di sterline.

	1801	1807	1812	1820
Portogallo	824 (35%)	1020 (31%)	3764 (26%)	1825 (19%)
Spagna	548 (23%)	105 (3%)	1076 (7%)	667 (7%)
Gibilterra	363 (15%)	844 (31%)	3450 (24%)	1766 (18%)
Italia	378 (16%)	110 (3%)	7 (-)	-

¹⁸⁸ Nel novembre 1806, Napoleone emise il decreto di Berlino con cui proibì qualsiasi rapporto commerciale con la Gran Bretagna e diede ordine di distruggere tutte le merci inglesi già immagazzinate nei vari paesi controllati dalla Francia.

¹⁸⁹ L. Levi, *The history of the british commerce and of the economic progress of the british nation 1763-1878*, London 1880, pp. 101-120.

Sicilia	-	424 (13%)	393 (3%)	475 (5%)
Malta	89 (4%)	750 (23%)	5272 (36%)	528 (6%)
Turchia	172 (7%)	19 (1%)	564 (4%)	962 (10%)
Totale	2374	3273	[...]14534	[...]9530

Tab. 11: Importazioni inglesi dall'Europa meridionale, in migliaia di sterline.

	1801	1807	1812	1820
Portogallo	1108 (54%)	883 (38%)	735 (36%)	391 (13%)
Spagna	602 (29%)	932 (40%)	547 (27%)	927 (35%)
Gibilterra	25 (1%)	41 (2%)	208 (10%)	15 (1%)
Italia	165 (8%)	171 (7%)	71 (3%)	-
Sicilia	-	81 (4%)	97 (5%)	114 (4%)
Malta	11 (1%)	87 (4%)	304 (15%)	21 (1%)
Turchia	141 (7%)	113 (5%)	224 (12%)	417 (16%)
Totale	2053	2308	2257	2671

Malta, pur essendo sottoposta alla protezione militare britannica, a inizio Ottocento, registrò un tasso di import/export di merci da e per l'Inghilterra quasi inesistente, soprattutto se paragonato a quelli di altri paesi mediterranei. Anno di svolta è stato il 1807: le esportazioni quintuplicarono e le importazioni si quadruplicarono, principalmente per

effetto del blocco continentale che ostacolava l'arrivo delle merci dall'Europa del Nord.¹⁹⁰ Dal 1815 in poi, invece, con il rallentamento della morsa del blocco continentale, iniziò la fase discendente di questa relazione: ciò significa che i volumi sono diminuiti, preferendo altre piazze (stavano prendendo sempre più piede gli Stati Uniti), ma non la qualità delle merci, si assisteva, anzi, ad un cambiamento merceologico. I dati di queste tabelle, però, non vanno letti in una dimensione bilaterale, ristretti nel rapporto rettilineo Malta-Gran Bretagna, bensì in un più ampio contesto di congiunture mondiali in cui il commercio inglese era quello di una potenza leader nel settore. Ciò significa valutare le alterazioni dei canali più tradizionali del commercio inglese, come il porto di Napoli e di Livorno, a causa del blocco napoleonico, il sistema delle licenze e l'avvento del consistente mercato parallelo del contrabbando.¹⁹¹

Più che i numeri, i veri protagonisti di questo periodo sono stati i mercanti, gli uomini, i quali hanno creato un governo parallelo, fatto sì di scambi e di traffici, ma soprattutto di relazioni transnazionali, che spesso andavano oltre i dettami politici, economici e finanziari; si prende come esempio il caso di James Bell e di Thomas Hanbury, mercanti inglesi con avviate case di commercio a La Valletta, che intrecciarono i loro traffici commerciali di base con quelli dell'alta finanza internazionale e che andarono ben oltre i confini europei. Per chiarire la loro posizione e il ruolo di Malta all'interno di congiunture finanziarie del tutto nuove fino a quel momento,

¹⁹⁰ M. D'Angelo, *Mercanti inglesi a Malta...*, cit., pp. 221-225.

¹⁹¹ F. Crouzet, *L'empire britannique et le blocus continental (1806-1813)*, vol. I, Paris 1958, pp. 697-701.

ci si è serviti della documentazione conservata presso il *Centre des Archive du Monde du Travail* (CAMT) di Roubaix e presso il *Rothschild Archive* di Londra.

6.2 *James Bell: tra Malta, Napoli e Londra.*

James Bell era un importante mercante inglese, con una fiorente casa di commercio a Londra; egli, come la gran parte dei mercanti dell'epoca, non era specializzato in nessun settore, ma aveva una gran capacità di “piazzare” le merci, anche su piazze difficili. Nel 1808, anno della grande ondata di Inglesi a Malta, approdò a La Valletta; nella Strada dei Mercanti ha inaugurato la sua prima casa di commercio anglo-maltese, la quale, sfruttando il ciclo economico positivo, divenne una delle più in vista, a tal punto che, nel giro di pochi anni, divenne una società sotto il nome di James Bell & Company. Il repertorio di merci trattate era diventato ancora più vario, in linea con la non specializzazione dei commerci messa in pratica sull'isola maltese; secondo fonti della National Library of Malta, nella sua casa di commercio si potevano trovare, fra l'altro, “pistole, tromboni, lana, calico¹⁹², panno inglese, manifatture d'India, cuoi, cannella, tè, pelli”.¹⁹³ Nel giro di pochi anni dal suo arrivo sull'isola, Bell ha assunto

¹⁹²Il calico, negli usi britannici, è un tessuto semplice derivato dalle lane delle pecore, spesso non completamente elaborate, originario della città di Kozhikode (conosciuto dagli Europei come Calicut nel XI secolo) nel Kerala, in India. Il tessuto diventa meno ruvido e spesso della tela, ma a causa del suo aspetto grezzo e non colorato, è ancora molto a buon mercato. Il tessuto grezzo, una volta tinto e stampato con colori vivaci divenne popolare in tutta Europa.

¹⁹³ M. D'Angelo, *Mercanti inglesi a Malta...*, cit., p. 79.

una rilevante importanza, anche a livello politico-organizzativo; infatti, nel 1814, egli fu nominato, sotto consiglio della *Society of British Merchants*, dirigente della *Anglo-Maltese Insurance Company*, nella quale rimase ai vertici fino al 1817 insieme ad Ettore Zimelli,¹⁹⁴ all'epoca Console di Svezia. Dal 1816 in poi, a La Valletta, oltre alla James Bell & C., erano presenti altri Bell (John Bell & C., W. H. Bell & C., Bell Brothers) e non è da escludere un rapporto di filiazione o di parentela tra la ditta preesistente e queste. Nel 1822, la colonia inglese a Malta comprendeva una ventina di *British Mercantile Agents*, fra cui James Bell; tuttavia, la James Bell & C. – insieme alla Hunter & Ross – erano le due ditte più importanti del commercio maltese; “indirettamente egli riconosceva la continuità della funzione commerciale iniziata quattro decenni prima dal gruppo di mercanti inglesi che avevano individuato nell'isola una produttiva dimensione economica e ne avevano gestito la rete commerciale anche negli anni più critici della Restaurazione”.¹⁹⁵

James Bell ebbe molti rapporti con l'Italia, in particolar modo sulla piazza di Napoli, dove ebbe rilevanza in quanto divenne corrispondente della Casa di Napoli della Banca Rothschild, la cui direzione era fortemente collegata alla Maison di Parigi.¹⁹⁶

Utile per comprendere l'entità dei rapporti fra un mercante di istanza a La Valletta e altre entità dislocate sul continente, è stato il fondo relativo ai Corrispondenti della Banque Rothschild – Maison de Naples et de Paris, conservato presso

¹⁹⁴ Ettore Zimelli, di paesi origini italiane, fu generale di brigata svedese e, in uno dei suoi viaggi verso l'Egitto, fece scalo a Malta e vi fece scelta di rimanerci fino alla sua morte.

¹⁹⁵ D. Miège, *Histoire de Malte*, vol I, Paris 1840, p. 411.

¹⁹⁶ M. D'Angelo, *Mercanti inglesi a Malta...*, cit., p. 219.

il *Centre des Archives du Monde du Travail* (CAMT) di Roubaix; esso è composto da diverse lettere, datate fra il 1838 e il 1864, tra il mercante inglese James Bell e le case Rothschild di Napoli e Parigi. Bell si serviva delle case bancarie dei Rothschild per il pagamento dei propri conti su altre piazze e, a sua volta, costituiva il riferimento a Malta dei Rothschild per il collocamento di merce di vario genere (soprattutto sigari e tabacco o merce di difficile collocazione altrove) e, in misura minore, delle partite dei Colonnati di Spagna in transito verso l’Oriente. In questo fondo è anche presente la corrispondenza tra la casa di commercio americana di James Bell e le Maison Rothschild di Napoli e Parigi (1844-1853). La casa di commercio maltese di Bell ebbe, infatti, una dipendenza anche in America, e precisamente a Mobile, unico porto dell’Alabama, importante snodo per l’import-export di schiavi africani e di cotone verso l’Europa; questa dislocazione divenne molto utile per dare un mercato a merci che, in Europa, non erano più così richieste, oppure avevano raggiunto un prezzo elevato o, al contrario, un prezzo troppo basso per l’eccessiva concorrenza

Dalle lettere si evince una spiccata internazionalità sia degli interessi dei fratelli Rothschild che del mercante inglese Bell; per esempio, si è trovato una ricevuta di “ventisette mila lire sterline per nome della Banca di Stato di San Pietroburgo a valore sulla lettera di credito n. 8 del gennaio 1842” in merito all’avvenuto scambio di una determinata merce – “il contenuto incluso nel carico della fregata russa *Le grand ammiral*” – sulla piazza di La Valletta.¹⁹⁷

¹⁹⁷ CAMT, Banque Rothschild, 132 AQ non coté 15, fascicolo James Bell & C.

James Bell era divenuto così importante fra i vari corrispondenti della Maison Rothschild di Napoli non solo perché presiedeva una piazza centrale nel Mediterraneo e nei rapporti con l'Oriente ma anche perché riusciva a smerciare con facilità prodotti che altrimenti sarebbero stati difficili da collocare. Questo è il contenuto di quattro lettere, in cui a Bell veniva richiesto di seguire il carico della nave greca *Kali Elpis* e di trovargli un buon mercato, sia in termini di acquirenti che di guadagni; nel caso in cui accettasse, la ricompensa sarebbe stata alta. Il botta e risposta fra il rappresentante della Casa Rothschild e Bell stesso è terminato con la ricevuta di avvenuta trasmissione delle merci della *Kali Elpis* a La Valletta, dell'accettazione dell'intero carico da parte di Bell, il quale si premurava di piazzarla al meglio, e della ricezione della ricompensa per essersi accollato un così gravoso compito.¹⁹⁸

Sempre dalla sua casa di commercio di Malta, Bell riusciva a gestire anche delle operazioni finanziarie per conto dei Fratelli Rothschild; questo è dimostrato da una missiva inviata alla Maison di Parigi nel gennaio 1846. In questa lettera, Bell scrive che “ci dispiace che Monsieur Donop non sia riuscito a mettere a disposizione un milione di franchi in lettere di credito; egli ha comprato dell'orzo per l'Algeria per un valore di trecentocinquantamila franchi pagabili anche ad aprile sulla piazza di Marsiglia. [...] Se dovesse essere necessario, la casa Bell si offre di assicurare che il denaro arrivi ai Fratelli Rothschild, ma non a Marsiglia, bensì attraverso un'operazione bancaria presso la vostra Maison di Napoli. [...]

¹⁹⁸ Ibidem.

Ciò anche per lasciare inalterata la stima verso Monsieur Donop, persona amabile ed elevata moralmente”.¹⁹⁹

James Bell, ormai mercante-banchiere, dunque, personificava sia il punto di riferimento dei commerci su Malta che il raccordo dei flussi di capitale straniero. In primo luogo, in rispetto alla non specializzazione dei commerci a Malta, Bell era l’aggancio per la vendita dei prodotti che non avevano un facile mercato sulla piazza; quindi dalla casa Rothschild venivano inviate navi con carichi di eterogenea natura per poi essere dislocati in loco o rinviati a loro volta su piazze più certe, come quelle delle Americhe, tramite la fiorente casa di commercio a Mobile, in Alabama.²⁰⁰ Lo stesso avveniva per le monete, in una sorta di costruzione di flussi monetari internazionali che dall’occidente fluivano verso l’Oriente e il Nord Africa, guadagnando sulle differenze di cambio. Ciò è riscontrabile anche in alcune carte del fondo dei Corrispondenti di Napoli della Maison Rothschild presso il *Rothschild Archive* di Londra.

“Confermando tutti i particolari della mia ultima lettera dell’istanza 10, questa si riserva di acquisire familiarità che il capitano Pay della Rover farà salpare questa sera per Malta una nave con solo 150,000 dollari per il primo pagamento per il governo britannico con le tue istruzioni. [...] Ho consigliato al capitano Pay James Bell e C. per qualsiasi supporto sul luogo, che può richiedere durante il suo soggiorno, e al tempo stesso li ho autorizzati a versare dei soldi utili in qualsiasi occasione, per le sue navi e il ricorso, in cambio della sua ricevuta da trasmettere a me o a voi al momento il

¹⁹⁹ Ibidem.

²⁰⁰ Ibidem.

rimborso.²⁰¹ Questo è uno stralcio di una delle lettere che Karl Mayer Rothschild, della Casa di Napoli, scrisse a Nathan Mayer Rothschild della House of London, a dimostrazione di quale fiducia riponessero nella figura del mercante-banchiere inglese di stanza nell'isola maltese.

La quadrangolazione Londra-Napoli-Malta-Mobile era, inoltre, la dimostrazione di come regioni con gradi di sviluppo differenti riuscissero a interagire e a comunicare: questo è definibile come prima globalizzazione.

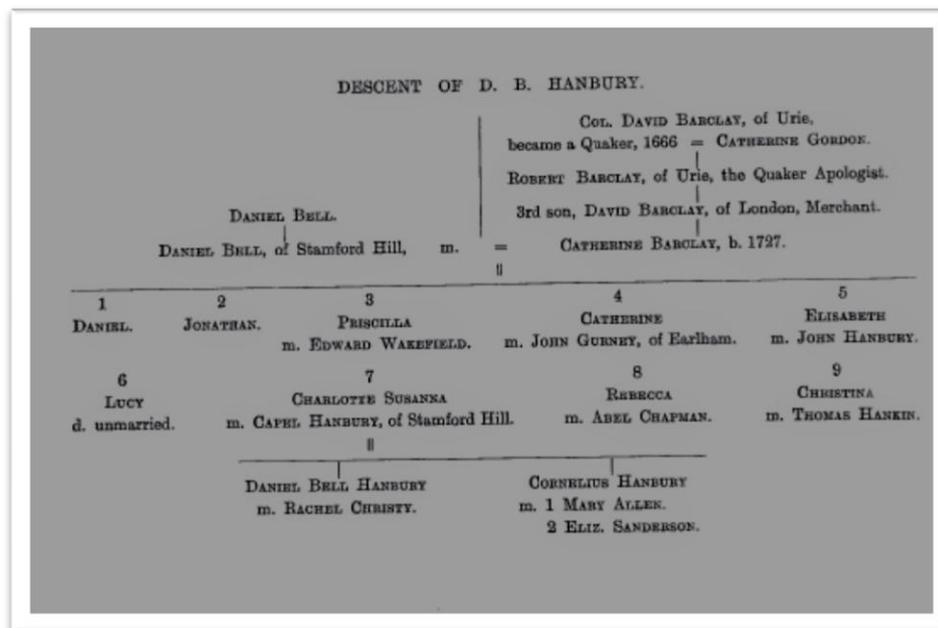
6.3 Thomas Hanbury: da Londra a Shanghai.

Thomas Hanbury era un botanico inglese²⁰², attivo mercante-banchiere di istanza fra Malta e la Cina, con legami di parentela con il mercante-banchiere James Bell;²⁰³ è vissuto dal 1832 al 1907, cresciuto in una famiglia agiata, presto decise di recarsi in Cina, in particolare a Shanghai, affermandosi nel campo delle esportazioni ed in imprese finanziarie ed edilizie; nel tempo, poi, soggiornò a Malta, da dove gestiva i traffici verso l'Oriente per conto della Maison Rothschild, sulla Costa Azzurra e in Liguria, vicino Ventimiglia, dove visse fino alla morte.

²⁰¹ Rothschild Archive of London, Rothschild House of Naples, XI 84 A-D.

²⁰² Ispirato dal fratello Daniel, decise di realizzare un giardino botanico di acclimatazione alle specie orientali, il cui sistema è stato imitato da tutti i più grandi botanici ed utilizzato per parecchi anni successivi.

²⁰³ T. Hanbury, *Letters of Sir Thomas Hanbury*, London 1918, pp. 8-11.



È la prima parte della vita di Sir Hanbury ad essere più pertinente allo scopo della ricerca: oltre al commercio di bachi da seta dall'Oriente, infatti, egli divenne il maggiore corrispondente sulla piazza di Shanghai, nuova e di difficile accesso, di Colonnati di Spagna, per la Casa Rothschild di Londra. Ciò avveniva dal punto strategico nel Mediterraneo, da Malta, ottimo avamposto per questi traffici dinamici. La triangolazione Londra-Malta-Shanghai diventava significativa per l'ampliamento dei commerci e dei flussi finanziari verso il nuovo mercato orientale.

Questo monetario è un aspetto decisamente innovativo, che fonde il livello economico, a quello commerciale e a quello finanziario, inserito nel contesto del gold standard e della prima globalizzazione: infatti, il Colonnato di Spagna rivestiva contemporaneamente il doppio ruolo di merce pura e di

moneta di pagamento, maggiormente richiesta in Oriente. L'*haute banque* e l'*haute finance* si fondevano, così, con le politiche commerciali.

Il primo commercio, per il quale Sir Hanbury si è guadagnato la fiducia dalla comunità internazionale, è stato quello dei bachi da seta. Shanghai, a suo dire città cosmopolita già nell'Ottocento, basava la sua economia sull'allevamento e sul commercio di bachi da seta, per i quali aveva un filo diretto soprattutto con Marsiglia, ma, in quanto colonia britannica, era per la madrepatria il principale partner commerciale.²⁰⁴

In una sua lettera, Hanbury afferma che “nell'ultimo anno [1852] sono state spedite in Inghilterra 16000 balle di seta su numerose navi, partite da questo porto [Shanghai] verso Londra; questa immensa esportazione, che non conosce crisi, insieme a quella del tè, è di nuova straordinaria economicità grazie agli accordi presi con il governo cinese e ai pochi scali che si riescono a fare durante il tragitto”.²⁰⁵ Nel suo libro di memorie, sono raccolte centinaia di lettere che formano un quadro pressoché completo dell'import/export di seta dalla colonia britannica in Oriente, ma interessante è capire se e quale era il ruolo di Malta. In realtà, l'isola maltese, in questa tipologia di traffici, ha assunto la veste del porto di scalo sicuro, perché anch'esso colonia britannica, e di piccolo mercato di smercio, soprattutto per quella parte di popolazione inglese di elevato ceto sociale. Hanbury riferisce che addirittura ad una qualità di seta le fu dato il nome dell'isola: “su di un battello a vapore, simile per grandezza a quelle arrivate dall'India precedentemente, ma più pulito e meglio tenuto, è partito un

²⁰⁴ Ibidem, p. 15.

²⁰⁵ Ibidem, pp. 50-51.

carico di sete, chiamate Malta, di qualità più semplice e dal buon profumo”.²⁰⁶

È il mercato dei Colonnati di Spagna ad aver avuto un'importanza particolare per Sir Thomas Hanbury, in qualità di corrispondente della Maison Rothschild di Londra. Egli, infatti, veniva incaricato sia di pagare sulla piazza di Shangai carichi in arrivo che di piazzare in loco queste monete d'argento, come se fossero una vera e propria merce.

Fig. 6: Il Colonnato di Spagna.



Il Colonnato di Spagna (noto anche come *peso de ocho* o *real de a ocho*) è stata una moneta d'argento (figura 6), coniata nell'impero spagnolo dopo la riforma monetaria spagnola del 1497; è stato ampiamente utilizzato da molti paesi come valuta internazionale per il suo standard di uniformità di

²⁰⁶ Ibidem, p. 28.

caratteristiche e fresatura (si dice che sia stata la moneta su cui si sia basato il dollaro degli Stati Uniti).²⁰⁷ Ha avuto una vasta circolazione in Europa, America ed Estremo Oriente, divenendo la prima moneta mondiale dal tardo XVIII secolo in poi, in contemporanea con altre monete argentee simili – di minore fortuna – quali il Colonnato di Sicilia, il Colonnato del Messico, il Maria Teresa austriaco e le Piastre de Commerce dell’Indocina francese.

Su entrambi i lati delle monete si richiamava alle Colonne d’Ercole dello Stretto di Gibilterra²⁰⁸, e, dal 1661, il governo spagnolo coniò una moneta con l’illustrazione delle Colonne e una pergamena su di loro, e suggerendone una versione stilizzata, è diventato l’odierno simbolo del dollaro a forma di S.²⁰⁹

In un sistema monetario internazionale particolarmente vario (monometallismo aureo, monometallismo argenteo e bimetallismo), in cui il valore dell’oro – per alcuni – era sinonimo di potenza nazionale, trovare in circolazione una moneta di argento puro, con un’elevatissima quantità di fino, era alquanto raro.²¹⁰ L’Inghilterra ha vissuto per oltre un secolo in regime monetario aureo dominato dal gold standard e il Regno delle Due Sicilie, invece, era in regime di bimetallismo.²¹¹

²⁰⁷<http://www.britannica.com/EBchecked/topic/124716/coin/16029/Hispanic-American-colonial-mints#toc16030>.

²⁰⁸ Nella mitologia, è stato Ercole ad innalzarle in corrispondenza della Rocca di Gibilterra e del Jebel Musa (oppure del Monte Hacho) che sorgono rispettivamente sulla costa europea e quella africana.

²⁰⁹<http://www.britannica.com/EBchecked/topic/124716/coin/16029/Hispanic-American-colonial-mints#toc16030>.

²¹⁰ J.A. Lesourd, C. Gérard, Storia economica dell’Ottocento e del Novecento, Milano 1963, p. 164.

²¹¹ T. Del Viscio, Monete e zecche del Regno delle Due Sicilie dal 1815 al 1859, in Archivio economico dell’unificazione italiana, serie I, volume X, fascicolo 5, Roma 1960, pp. 3 -13.

A testimonianza della sua posizione “intermediaria” nel commercio internazionale, a Malta circolavano parecchie specie monetarie con corso legale. Non vi era circolazione di oro, mentre in argento circolavano la corona inglese, la mezza corona, gli scellini e i pezzi da 6 pennies; i colonnati di Spagna; i dollari degli stati sudamericani; il dollaro siciliano e lo scudo di mezza corona, i pezzi da due scudi, da uno scudo, e i tarì (da 6, 4, 2 e 1).

Il Colonnato di Spagna fu dichiarato a corso legale al corso di 4 scellini e 4 pennies di sterlina con proclamazione dell’11 ottobre 1825 emessa a seguito dell’ordine espresso dal re nel consiglio del 23 marzo 1825.²¹² Dal 1825 al 1844 le monete maltesi, i dollari (quelli sopra specificati) e le monete inglesi d’argento ebbero corso legale ai cambi stabiliti. La moneta inglese, che portava sempre un agio sui dollari e sulla coniazione maltese, non era mai stata in libera circolazione. È da notarsi che tutte le monete, di qualsiasi denominazione, erano nella stessa difficile situazione di un mero bene (tranne quelle che erano emesse e circolavano come moneta debole). Perciò, qualsiasi potesse essere il valore nominale di una moneta, il suo valore reale era conforme al suo standard e cioè al peso e al grado di fino del metallo. Per cui il valore corrente della moneta era soggetto alle comuni regole del baratto. Così in un affare sia che una moneta fosse data in remunerazione di qualche servizio, che per l’acquisto di un bene, la valutazione del servizio ricevuto o del bene acquistato veniva fatta sul prezzo che la quantità di metallo della moneta data valeva. E se il valore corrente di una moneta era superiore al prezzo che

²¹² R. M. Martin, *Statistics of the colonies of the British Empire: from the official records of the Colonial office*, London 1839, pp. 585-586.

il suo contenuto di metallo giustificava, coloro che ricevevano quella moneta in pagamento come liquidazione di qualsiasi impegno contrattato in valuta di valore intrinseco, deve perdere la differenza.²¹³ Perciò i soldati inglesi e i marinai che avevano contrattato di ricevere la loro paga in moneta sterlina, da pagarsi in Malta, prima del 1844, con i dollari a più alto tasso rispetto a quello giustificato dal loro standard, con riferimento al prezzo dell'argento, in confronto con il pound sterling (sterlina), ricevevano effettivamente una somma inferiore all'ammontare che era loro dovuto. Proprio in conseguenza di ciò, il governo di Sua Maestà – con i due ordini della Regina del 4 marzo 1844 e del 30 giugno 1845 pubblicati a Malta il 18 luglio 1844 e il 16 luglio 1845 – decise di ridurre il tasso del colonnato di Spagna e dei dollari sudamericani a 4 scellini e 2 pennies e quello del dollaro siciliano a 4 sterline. I mercanti stabilirono una convenzione del 29 agosto 1845 accordandosi di accettare i colonnati al medesimo tasso, ma volutamente esclusero i dollari sudamericani dalla convenzione al fine di portarli fuori circolazione (dato che il conio di questi ultimi erano di peso non uguale e dunque non adatti ad essere mezzo di circolazione).²¹⁴

Trovare una corrispondenza nelle carte degli archivi di quanto appreso dalla letteratura di settore non è stato facile, soprattutto per la poca chiarezza di alcune lettere, infatti, spesso si omettevano i nomi dei diretti interessati oppure si davano conosciuti *di default*; ma il complicato puzzle che ne veniva fuori è stato incorniciato da alcune carte raccolte sia al

²¹³ G.D.N. Pappaffy, *The merchants and the currency of Malta, Malta 1851*, p. 7.

²¹⁴ *Ibidem*, p. 8.

Centre des Archives du Monde du Travail di Roubaix che al Rothschild Archive di Londra.

Thomas Hanbury, nella veste di mercante-banchiere, non ha mai avuto una casa di commercio a Malta (come testimoniano gli elenchi dei permessi, dei passaporti e delle licenze di commercio degli Inglesi di istanza sull'isola), ma vi è stato molto spesso di passaggio, facendo scalo nei numerosi viaggi da e verso Shangai. Sia nelle lettere del fondo dei corrispondenti delle varie filiali della Banca Rothschild di Londra che in quello relativo al mercante James Bell presso il CAMT, si accenna “ad un agente per la consegna di monete in Oriente” ma non essendoci mai un nominativo non si può affermare con assoluta certezza che ci si riferisse a Sir Hanbury. In compenso, la sua raccolta di memorie da Shangai riportano gli arrivi di navi “carichi di casse piene di Colonnati di Spagna, monete pure e preziose, molto ambite sul mercato cinese”.²¹⁵ Questa frase, estrapolata da una lettera ben più lunga che non fa diretto riferimento alla questione monetaria e finanziaria, giustifica come il Colonnato di Spagna fosse intesa sì come moneta, ma anche come oggetto con elevato contenuto di prezioso, a tal punto che non se ne definiva un valore determinato (al pezzo, al peso o similari), bensì si commercializzava in “casse” (*box* in inglese).

²¹⁵ T. Hanbury, Letters of ..., cit., p. 51.

CONCLUSIONI.

L'osservazione che spesso emerge dal confronto fra prima e seconda globalizzazione è che entrambe possono essere definite come una forza benigna di sviluppo, nonostante le naturali differenze di periodo storico; tuttavia, ciò richiede una migliore comprensione delle circostanze in cui l'economia su larga scala ha agito nella prima epoca della globalizzazione finanziaria.²¹⁶

Il bacino del Mediterraneo, calato in questo scenario, ha visto politiche ed economie intrecciarsi fra loro, riuscendo quasi a modificare le proprie dimensioni fisiche in virtù dei contatti fra stati e dell'incombente potenza della finanza statale ed internazionale.

Un tempo legata politicamente alla Sicilia, che l'aveva concessa in feudo all'Ordine dei Cavalieri di San Giovanni di Gerusalemme (da allora Cavalieri di Malta), e dalla quale era separata da un "braccio di mare" di appena 90 chilometri, dopo l'occupazione napoleonica (1788-1801 Trattato di Amiens), tra alterne vicende, Malta divenne protettorato inglese a partire dal 1814 (Trattato di Parigi). Essa condivideva con il confinante Regno delle Due Sicilie una posizione strategica nell'ambito del Mediterraneo, come ponte per i traffici tra l'Occidente, il Levante e il Nord Africa. In tal senso entrambi possono essere considerati nodi del sistema più ampio di

²¹⁶ M. Schularick, A Tale of two globalizations: capital flows from rich to poor in two eras of global finance, in *International Journal of Finance and Economics*, n. 11, 2006, pp. 339-354.

relazioni commerciali e monetarie che prese forma nell'800, ad opera anche dell'alta finanza internazionale, che operò ad un livello più alto assicurando così stabilità tra differenti aree monetarie (monometallismo aureo, monometallismo argenteo e bimetallismo) e equilibrio costante e geograficamente flessibile nelle condizioni di profittabilità degli affari internazionali.²¹⁷

Le limitate risorse di Malta non consentivano, alla fine del Settecento, previsioni favorevoli al suo sviluppo commerciale, che non era neppure un consistente mercato di consumo; ma la congiuntura napoleonica ha spinto verso Malta gran parte dei commerci, collocandosi al centro di una grande rete di traffici, guadagnandosi la definizione di “torre del Mediterraneo”. La vita economica maltese ruotava intorno alla coltivazione e alla filatura del cotone e a piccole coltivazioni di grano, che, seppure di qualità media, non erano sufficienti a garantire all'isola nemmeno la sussistenza; ciò costringeva ad importare la maggior parte delle materie prime dal Regno delle Due Sicilie, da cui era considerata una “dipendenza naturale”.

La quantità di approdi di imbarcazioni, nel porto di Malta, seguiva pedissequamente la stagionalità dei raccolti, riscontrato con numerosi sbarchi da giugno a settembre, e batteva il tempo per tutte gli altri canali politico-economici. Le caratteristiche salienti sono state: le esportazioni dal Regno consistenti soprattutto in derrate alimentari (d'estate vi era una maggiore e migliore disponibilità di materie prime); la navigazione ancora molto condizionata dagli aspetti

²¹⁷ K. Polanyi, *La grande trasformazione. Le origini economiche e politiche della nostra epoca*, trad. italiana, Torino, 2000, pp. 13-25, *The Great Transformation*, New York, 1944.

metereologici (i porti di partenza erano piccoli paesi lungo le coste tirreniche e ioniche, soprattutto Marzamemi, Scoglitti e Terranova, limitate dal cattivo tempo, dall'inadeguatezza delle vie di comunicazione e dall'arretratezza dei mezzi di trasporto); la tipologia del naviglio, composto da navi di medio-piccolo tonnellaggio, generalmente di costruzione locale (per esempio, la paranza e la paranzella, usate nel Tirreno e nell'Adriatico, la speronara, nave di tradizione maltese congeniale per piccole tratte, e, dal 1845, lo schooner e il brickschooner, velieri di costruzione inglese); il repertorio delle merci articolato e vario, costituito prevalentemente da generi alimentari (soprattutto vino, olio, frutta fresca e secca, pesce e carne fresche ed essiccate, ecc.) e, dopo il 1840, prodotti più "settoriali" (indumenti in pelle, sete, preziosi, carrozze, pozzolana e zolfo).

Malta è stato un crocevia nel Mediterraneo anche sotto aspetti più negativi, in particolare nei primi anni dell'Ottocento, quando si diffusero diverse epidemie di peste e di vaiolo. Vivendo soprattutto di commercio, l'isola non poteva permettersi di essere esclusa dai traffici per questioni sanitarie; ecco perché, nel 1812, le autorità maltesi preposte, con il sostegno del console napoletano e del reggente inglese, istituirono dei lazzeretti. Con l'intento di rafforzare le misure di prevenzione, si impose la quarantena a tutte le imbarcazioni provenienti da luoghi interessati dalle malattie o attaccati da pirati e, nel corso degli anni, furono stabilite, sulle isole minori di Gozo e di Comino, le prime quarantene permanenti del bacino del Mediterraneo, presso le quale ogni equipaggio, anche solo di passaggio a Malta, era costretto a fermarsi. Il

Regno delle Due Sicilie, in merito, prevedeva ovviamente la quarantena obbligatoria, ma aveva un particolare trattamento per i marinai guariti: potevano scegliere se rientrare in patria o restare sull'isola, nel primo caso, il commissario del Regno predisposto accompagnava al porto il marinaio dove gli veniva conferita una somma di denaro sufficiente a pagarsi vitto e alloggio sulla nave, nel secondo caso, gli veniva corrisposta una sorta di sussidio mensile per il sostentamento.

Nel corso del XIX secolo, si assisté ad una forte intensificazione nei movimenti di capitali su scala internazionale, identificata, quasi interamente, con il lavoro bancario e finanziario svolto dalla *haute banque internationale*, un ristretto gruppo di banchieri d'investimento. Essi, mediando tra mercati finanziari internazionali e politica degli stati, attraverso un'attività aggregata attorno al capitale finanziario, si costituirono in vera e propria organizzazione, riuscendo a promuovere, controllare e regolare gli scambi internazionali di merci, denaro, credito e servizi. Il Regno delle Due Sicilie e Malta furono parte del contesto dei movimenti della prima globalizzazione. La dominante presenza della Gran Bretagna nel bacino del Mediterraneo e i Rothschild, soprattutto la Casa di Napoli, fecero sì che, accanto alle relazioni diplomatiche e commerciali, si svolgessero anche quelle finanziarie e bancarie: protagonisti di questi traffici commerciali e flussi monetari furono, per esempio, James Bell e Thomas Hanbury. Il primo, mercante-banchiere inglese, presente a Malta con due case di commercio dal 1816, fu un attivo corrispondente della casa Rothschild di Napoli e di Parigi, divenendo – come evidenziato dalla corrispondenza

raccolta presso il CAMT di Roubaix ed il Rothschild Archive di Londra – il punto di riferimento su Malta (in relazione alla non specializzazione dei commerci a Malta, fu l’aggancio per la vendita dei prodotti dal mercato difficile e su piazze nuove, come quelle delle Americhe, grazie alla casa di commercio a Mobile, in Alabama). La quadrangolazione Londra-Napoli-Malta-Mobile fu la dimostrazione di come regioni con gradi di sviluppo differenti riuscissero a interagire. Il secondo, invece, fu un botanico inglese, attivo mercante-banchiere di istanza fra Malta e la Cina, che intraprese dinamici commerci dei bachi da seta e dei Colonnati di Spagna – intesa come merce pura e come moneta di pagamento, maggiormente richiesta in Oriente – che la casa Rothschild gli affidava. In questo caso, la triangolazione Londra-Malta-Shanghai divenne significativa per l’ampliamento dei commerci e dei flussi finanziari verso il nuovo mercato orientale.

Le relazioni intercorse fra il Regno delle Due Sicilie e Malta, dunque, sono state molto più significative di quanto normalmente evidenziato in letteratura: sono state due entità periferiche ma che, agevolate dalla loro posizione geografica, protesa nel Mediterraneo e verso l’Africa e l’Oriente, hanno rivestito un ruolo tale da divenire punti strategici del Mediterraneo, soprattutto vista la congiuntura politico-economica degli anni a cavallo fra il XVIII e il XIX secolo.

Tutte le relazioni intercorrenti fra il Regno delle Due Sicilie e Malta sono avvenute sul “mare” per eccellenza: la *connectivity*, la facilità degli scambi e la mobilità che hanno caratterizzato l’area mediterranea, hanno fatto sì che una microregione potesse sopperire alle deficienze produttive, e i

millenari contatti, economici e culturali, hanno plasmato la cosiddetta *identità mediterranea*.

BIBLIOGRAFIA.

STORIA ECONOMICA – PRIMA GLOBALIZZAZIONE – GOLD STANDARD

- Bairoch P., *Commerce extérieur et développement économique de l'Europe au XIX siècle*, Paris 1976, p. 125.
- Bordo M.D., Flandreau M., *Core, periphery, exchange rate regime and globalization*, in *Globalization in historical perspective*, National Bureau of economic research, University of Chicago Press 2003
- Bordo M.D., Taylor A.M., Williamson J.G., *Globalization in historical perspective*, University of Chicago Press 2003
- Braudel F., *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris 1990
- Cairncross A.K., *Home and foreign investment 1870-1913*, Cambridge University Press 1953.
- Cameron R.E., *France and the economic development of Europe 1800-1914*, Princeton University Press 1961
- Chapman S., *The rise of merchant banking*, London, 1984
- Flandreau M., *The glitter of gold, France, bimetallism and the emergence of the international gold standard 1848-1873*, Oxford University Press 2004
- Flandreau M., *Money doctors, The experience of International financial advising 1850-2000*, Routledge, London 2003
- Flandreau M., Zumer F., *The making of global finance 1880-1913*, OECD 2003
- Flandreau M., *Emergency of international gold standard*, in *The Journal of Economic History*, Vol. 56, No. 4 (Dec., 1996)
- Gille B., *Histoire de la maison Rothschild*, Genève, 1965-67

- Hutchison K., *The decline and fall of british capitalism*, Jonathan Cape Thirty Bedford Square London 1951
- Kindleberger C.P., *Flussi internazionali di capitali*, Marshall lectures 1985, Sansoni editore, Firenze.
- Lesourd J.A., Gerard C., *Storia economica dell'ottocento e del Novecento*, ISEDI Milano 1973
- Marcuzzo M.C., Rosselli A., *La teoria del gold standard*, Il mulino, Bologna 1986
- K. Polanyi, *La grande trasformazione. Le origini economiche e politiche della nostra epoca*, trad. italiana, Einaudi, Torino, 2000
- Schularick M., A Tale of Two 'Globalizations': Capital Flows From Rich to Poor in Two Eras of Global Finance, *International Journal of Finance and Economics* 11 (4), 2006, pp. 339-354
- Schularick M. e Steger T.M., Does financial integration spur economic growth? New evidence from the first era of financial globalization, *Cesifo Working Paper* n. 1691 (March), 2006
- Schularick M. e Steger T.M., *Financial Integration, Investment, and Economic Growth: Evidence from Two Eras of Financial Globalization*, in "The Review of Economics and Statistics", Vol. 92, (November), No. 4, 2010, pp. 756-768
- Vicarelli F., *Flussi finanziari internazionali, uno schema teorico e un modello per l'economia italiana*, Ente per gli studi monetari, bancari e finanziari "Luigi Einaudi", Quaderni di ricerche n. 13

STORIA DEL REGNO DELLE DUE SICILIE

- Balletta F., *Le Due Sicilie e l'Egitto nel secolo XIX*, Biblioteca dei “cahiers internationaux d'histoire économique et sociale”, numero 27, Librairie Droz Geneve 1979
- Battaglia R., Qualità e trasformazione del ceto mercantile siciliano a metà dell'Ottocento, in (a cura di) A. Massafra, *Il Mezzogiorno preunitario, economia, società e istituzioni*, Bari 1988
- Bianchini L., *Della storia delle finanze del regno di Napoli*, libro sette, Napoli Stamperia Reale 1859
- Botti G., Strutture sanitarie e malati nell'Ottocento borbonico, in (a cura di) A. Massafra, *Il Mezzogiorno preunitario, economia, società e istituzioni*, Bari 1988
- Bursotti G., *Biblioteca di commercio*, Napoli 1841
- Cavalcanti M.L., *Le relazioni commerciali tra il Regno di Napoli e la Russia tra il 1777 e il 1815*, Biblioteca dei “cahiers internationaux d'histoire économique et sociale”, numero 29, Librairie Droz Geneve 1979
- Celano C., Chiarini G.B., *Notizie del bello dell'antico e del curioso della città di Napoli*, vol. 4, Napoli 1870
- Collezione delle leggi e de' decreti reali del regno delle Due Sicilie, I semestre, anno 1820, Napoli Real Tipografia del Ministero di Stato della Cancelleria Generale
- Davis J., *Società e imprenditori nel Regno borbonico 1815-1860*, Laterza Bari 1979
- Del Viscio T., *Monete e zecche del Regno delle due Sicilie dal 1815 al 1859*, in *Archivio economico dell'unificazione italiana*, serie I – volume X – fascicolo 5, Roma 1960
- Demarco D., *Il crollo del Regno delle due Sicilie*, Napoli 1981
- De Sanctis G., *Dizionario statistico de' paesi del Regno delle Due Sicilie*, Stamperie reali, Napoli 1840

- Dias F., *Amministrazione finanziaria del Regno delle due Sicilie*, Napoli 1856
- Di Mitri G. L., *Regolamenti di sanità marittima nel Regno delle Due Sicilie*, Lecce 1992
- Frascani P., *Il mare*, Il mulino, Bologna 2008
- Gentile E., *Fonti documentali degli Archivi napoletani, Malta nelle carte di polizia dal 1831 al 1847*, in *Archivio Storico di Malta*, anno XI, 1940
- Giura V., *Russia, Stati Uniti d'America e Regno di Napoli nell'età del Risorgimento*, Edizioni scientifiche italiane, Napoli 1967
- Gleijse V., *La storia di Napoli dalle origini ai giorni nostri*, Società editrice napoletana, Napoli 1977
- Graziani A., *Il commercio estero del Regno delle Due Sicilie dal 1832 al 1858*, *Archivio economico dell'unificazione italiana*, serie I, volume X, fascicolo I
- Landi G., *Istituzioni di diritto pubblico del Regno delle Due Sicilie*, tomo I, Ed. Giuffrè, Milano 1977
- Moricola G., *Il cabotaggio in età postunitaria*, in "A vela e a vapore", (a cura di) Frascani P., Donzelli editore, Roma 2001
- Pezza A., *La marina del Regno delle Due Sicilie*, in *Rivista marittima* 1948
- Radogna L., *Storia della Marina Mercantile delle Due Sicilie (1734-1860)*, Milano 1982
- *Rapporto sullo stato attuale dei ministeri degli affari ecclesiastici, della polizia generale e della giustizia*, presentato al Parlamento nazionale nell'adunanza del dicembre 1820, Napoli 1820
- Spadaccini R., *L'archivio del Ministero dell'Interno*, in (a cura di) A. Massafra, *Il mezzogiorno preunitario: economia, società e istituzioni*, Bari 1988
- Spagnoletti A., *Storia del Regno delle Due Sicilie*, Bologna 1997

- Tullio G., *Commercio e marina nell'ultimo trentennio del periodo borbonico*, in (a cura di) A. Massafra, *Il Mezzogiorno preunitario: economia, società e istituzioni*, Bari 1988
- Vacca D., *Indice generale alfabetico della collezione delle leggi e dei decreti per il Regno delle due Sicilie*, Stamperia dell'ancora Napoli 1837
- Villani P., *Italia Napoleonica*, Guida editori Napoli 1979

STORIA DI MALTA

- Arrigoni M., *Come gli Inglesi andarono a Malta e vi restarono*, ISPI Milano 1940
- Barone Azopardi, *Giornale della presa di Malta e Gozo dalla Repubblica francese*, Malta 1836
- Bartolo A., *Malta and sea power*, London 1920
- Blouet B. W., *A short history of Malta*, Praeger, New York 1967
- Sir A. Brooke Faulkner, *A treatise on the plague, designed to prove it contagious, from facts, collected during the author's residence in Malta, when visited by that malady in 1813*, London 1820
- Copie ovvero estratti di rapporti di commissionari nominati per investigare sugli affari dell'isola di Malta, stampati per ordine della Camera dei Comuni, Malta 1838
- Cutajar F., *L'occupazione francese di Malta nel 1798*, Empire press Malta 1933
- De Bono P., *Breve compendio della storia di Malta*, Malta Stamperie del Governo 1899.
- Ercole F., *Per la storia di Malta*, in *Archivio storico di Malta*, fascicolo 1 – anno VII, Roma 1935

- Gatt G., *Gli archivi di Malta durante il periodo dell'occupazione francese e i primi anni della dominazione inglese*, Roma Regia Deputazione per la storia di Malta 1938
- Hardman W., *History of Malta*, Longmans Green London 1909
- Mafri M., *Rapporti diplomatici e scambi commerciali nel Mediterraneo moderno*, Atti del convegno internazionale di studi, Fisciano 23-24 ottobre 2002, Rubbettino editore Salerno 2004
- Micciarelli T.V., *Napoli e il Times di Londra, risposta a un articolo del Times riprodotto dal Mediterraneo, Gazzetta di Malta, nelle sue colonne del 1 febbraio 1854*, Tipografia di Paolo Cumbo
- Miège D., *Histoire de Malte*, vol I, Paris 1840
- Mizzi E., *Per la storia di Malta*, Roma Regia Deputazione per la storia di Malta 1934
- Montgomery Martin R., *Statistics of the colonies of the British Empire, From the Official Records of the Colonial Office*, London, 1839
- Moscati R., *Fonti per la storia di Malta nel regio archivio di stati di Napoli*, in *Archivio storico di Malta*, fascicolo IV – anno VII, Roma 1936
- Pappaffy G.D.N., *The Merchants and the currency of Malta*, Malta, 1851
- Pieri P., *La questione di Malta e il governo napoletano 1798-1803*, Tipografia di Malta
- Preti L., *Gli Inglesi a Malta*, Milano Fratelli Bocca 1938
- Quintana J., *Guida dell'isola di Malta*, Malta 1937
- Ransijat B., *Giornale dell'assedio e del blocco di Malta*, Tipografia Stocker 1843
- Savelli A., *Storia di Malta*, ISPI, Milano 1943
- Thornton W.H., *Memoir on the finances of Malta*, Malta 1836
- Vassallo C., *The brigantine trade in XVIII century in Malta*, in *Melita Historica*

- Viviani L., *Storia di Malta*, volume I, Società editrice internazionale, Torino 1934

STORIA DEI RAPPORTI CON LA GRAN BRETAGNA

- Bevilacqua P., *Il Mezzogiorno nel mercato internazionale (secoli XVIII - XX)*, in Meridiana, n.1,1987Bouvier J., *I Rothchild*, Editori Riuniti, Roma 1984
- Cain P.J., Hopkins A.G., *The political economy of British expansion overseas 1750-1914*, in The Economic History Review, New Series, Vol. 33, No. 4 (Nov., 1980)
- Crouzet F., *L'empire britannique et le blocus continental (1806-1813)*, vol. I, Paris 1958
- D'Angelo M., *Mercanti inglesi a Malta 1800-1825*, Franco Angeli Milano 1990
- Dawes B., *British merchants in Naples 1820-1880*, Edizioni scientifiche italiane Napoli 1991
- De Cugis C. (a cura di), *England and Italy a century ago, a new turn in economic relations*, Banca Commerciale Italiana, Milano 1967
- Gregory D., *Malta, Britain and the european powers, 1793-1815*, London 1996
- Hanbury T., *Letters of Sir Thomas Hanbury*, London West, Newman & Co., 1913
- Martin R. M., *History of the British colonies*, vol. 2, London 1885
- Pappaffy G.D.N., *The merchants and the currency of Malta*, Malta 1851

- Tiberi M., *I conti dell'impero britannico, la dimensione quantitativa degli investimenti internazionali dal 1799 al 1914*, Carocci editore, Roma 2002
- Tiberi M., *Investimenti internazionali e sviluppo del sistema capitalistico, l'evoluzione degli scambi commerciali della Gran Bretagna (1700-1913)*, Edizioni Kappa, Roma 1984

SITOGRAFIA

- http://it.wikipedia.org/wiki/Regno_delle_Due_Sicilie#Industria_e_imprenditoria
- [/www.treccani.it/enciclopedia/malta_res-b4794258-8bb1-11dc-8e9d-0016357eee51_\(Enciclopedia_Italiana\)](http://www.treccani.it/enciclopedia/malta_res-b4794258-8bb1-11dc-8e9d-0016357eee51_(Enciclopedia_Italiana))
- [http://www.treccani.it/enciclopedia/amiens_res-2e69e091-8b74-11dc-8e9d-0016357eee51_\(Enciclopedia_Italiana\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/amiens_res-2e69e091-8b74-11dc-8e9d-0016357eee51_(Enciclopedia_Italiana)/)
- [http://www.treccani.it/enciclopedia/malta_\(Enciclopedia_Italiana\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/malta_(Enciclopedia_Italiana)/)
- <http://www.populstat.info/Europe/maltac.htm>
- <http://www.aboutmalta.com/history/knightspop.shtml>
- <http://gov.mt/en/Government/DOI/Pages/Department-of-Information.aspx>
- [http://www.treccani.it/enciclopedia/malta_\(Enciclopedia_Italiana\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/malta_(Enciclopedia_Italiana)/)
- <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/124716/coin/16029/Hispanic-American-colonial-mints#toc16030>

FONTI ARCHIVISTICHE.

ARCHIVIO DI STATO DI NAPOLI

Ministero degli Affari Esteri:

- Approdi di Bastimenti (aa. 1771-1859) fasci 4853, 4861, 4972, 4973, 4975, 4975bis, 4976, 4977, 4979, 5010);
- Naufragi di bastimenti (aa. 1834-60) fasci 5006-5009;
- Malta – provvisioni (aa. 1799-1803) fascio 4271;
- Generi somministrati agli Inglesi, prestito ricevuto dall’Inghilterra e crediti verso Malta (aa. 1800-1815) fascio 4333;
- Ripartizioni dei diritti di preda in favore dei militari dell’esercito e della marina, che presero parte alle operazioni relative all’assedio di Malta nel 1800 (aa. 1804-1824) fascio 4346;
- Corrispondenza con legazioni estere a Napoli e con legazioni napoletane a Malta (aa. 1734-1804) fasci 704, 707;
- Archivio di consolato di Malta e con il Ministero di Stato a Palermo (aa. 1729-1860) fasci da 7090 a 7126;
- Corrispondenze da Malta – varie (aa. 1794-1814) fascio 2807;
- Corrispondenze da Malta – notizie (aa. 1798-1804) fascio 2808;
- Corrispondenze da Malta – diversi (aa. 1801-1814) fascio 2809, 2810, 2811, 2812, 2813, 2815);
- Corrispondenze diverse per salute pubblica (aa. 1805-1814) fascio 7443.

Ministero della salute:

- Questione sanitaria fasci 273, 464, 465, 466.

Ministero di polizia:

- Indici onomastici dei passaporti fasci 278, 279;
- Pandetta onomastica dei militari e degli aggregati alle forze doganali fascio 280;
- Ministero della marina (aa. 1793-1829) fasci da 3662 a 3673.

Ministero degli Affari Interni:

- Stati degli approdi e partenze da porti nazionali e esteri (aa. 1840-1850) fascicolo 41/7;
- Consolato generale di Malta: stati degli approdi e partenze di bastimenti nazionali e esteri nel 1848 fascicolo 228/2;
- Stato dei legni di regia bandiera approdati nel porto di Malta nel 1833 fascicolo 387/7;
- Consolato di Malta: bastimenti con bandiera reale proveniente dal regno di Napoli nel 1850 fascicolo 637/22;
- Stati del movimento commerciale marittimo tra Malta e il Regno di Napoli per il 1849 fascicolo 1275/1;
- Stato delle precedenze dei domini del re in Malta per i legni di regia bandiera nel 1847 fascicolo 1484/17.

CENTRE DES ARCHIVES DU MONDE DU TRAVAIL

(CAMT) di Roubaix

Banque Rothschild

- 132 AQ non coté 15

ROTHSCHILD ARCHIVE LONDON

Rothschild House of Naples

- XI 84 A-D