

Ida Fazio

SOGGETTI, SPAZI E ISTITUZIONI URBANE NEL CONTRABBANDO  
DI SALE TRA SICILIA E REGNO DI NAPOLI  
FRA GUERRE NAPOLEONICHE E RESTAURAZIONE\*

Il contrabbando alla fine dell'Antico Regime non è sempre una pratica esercitata in luoghi aperti e solitari come coste, spiagge, isole, valichi. In molte delle sue manifestazioni, al contrario, il contrabbando è un fenomeno urbano. Urbani molti dei suoi spazi, e le istituzioni – cinte daziarie, dogane, porti franchi – che al tempo stesso lo creano e lo fronteggiano, in particolare durante la ridefinizione degli apparati normativi tra periodo napoleonico e riforme post Restaurazione. Benché, come hanno scritto Biagio Salvemini e Annastella Carrino, «con l'instaurarsi dello stato legicentrico francese [...] il concetto di porto si precisa in relazione alla complessa macchina dell'ascrizione marittima, della dogana, della sanità, mentre la 'spiaggia di mare' è ormai strettamente legata al contrabbando»<sup>1</sup>, è pure vero nello stesso tempo che è proprio la natura *instituted* (per dirla con Polanyi) delle infrastrutture commerciali urbane, nelle sue declinazioni normative e materiali, a creare ulteriori occasioni, spazi, attori per il contrabbando. Urbani, dunque, molti dei suoi protagonisti: dalle élites dei consoli e dei mercanti che spesso sono alla testa dei traffici di maggiore portata, in contesti in cui commerci legali e illegali sono inestricabilmente connessi e intrecciati<sup>2</sup>; alla gente comune

\* Contributo presentato dal socio prof. Salvatore Bottari. La ricerca è stata portata a termine nell'ambito del progetto PRIN 2015 *Alla ricerca del negoziante patriota. Mercantilismi, moralità economiche e mercanti dell'Europa mediterranea (secoli XVII-XIX)*.

<sup>1</sup> B. SALVEMINI, A. CARRINO, *Porti di campagna, porti di città. Traffici e insediamenti del Regno di Napoli visti da Marsiglia*, in «Quaderni storici», 121 (2006), p. 240.

<sup>2</sup> A. CLEMENTE, *Quando il reato non è "peccato". Il contrabbando nel Regno di Napoli tra conflitti diplomatici, pluralismo istituzionale e quotidianità degli scambi (XVIII secolo)*, in «Quaderni storici», 143 (2013), pp. 359-394; S. MARZAGALLI, *Formes et enjeux de la contrebande et de la fraude à l'époque napoléonienne*, in *Territoires del'illicite: ports et îles. De la fraude au contrôle (XVIe-XXe siècles)*, a cura di M. FIGÉAC-MONTHUS, C. LASTÉCOUÈRES, Paris 2012, pp. 189-201. Una ricognizione storiografica che include il punto è in P. CALCAGNO, *Introduzione a Per vie illegali. Fonti per lo studio dei fenomeni illeciti nel Mediterraneo dell'età moderna (secoli XVI-XVIII)*, a cura di P. CALCAGNO, Soveria Mannelli 2017, pp. 5-14: 7 e 11.

(barcaioli, facchini, rivenditori, marinai; uomini e donne) che realizza quella che Silvia Marzagalli ha chiamato la *'fraude douce'*, facendo filtrare incessantemente al di là delle barriere merci e generi<sup>3</sup>; ai doganieri e agli impiegati incaricati del controllo, corrotti, complici e non di rado organizzatori dei traffici proibiti. Tutti questi aspetti, poi, risultano rafforzati se la città è una città marittima, e perciò stesso di frontiera, e ancora di più se il porto è un porto franco, istituzione, oltre che luogo, deputata all'esenzione fiscale regolamentata e perciò stesso capace di catalizzare verso di sé merci di svariate provenienze dirette all'*entrepôt* dotato di franchigia.

La storiografia più recente sul tema, relativamente all'Italia – che si misura con un Mediterraneo plurale e articolato in cui la penisola tutta fa da interfaccia a scambi fraudolenti – mostra con le sue analisi quanto siano centrali per la storia dei contrabbandi i contesti dei porti urbani, con le loro peculiarità politiche, istituzionali ed economiche, e i diversi circuiti commerciali di cui essi sono parte<sup>4</sup>.

In questo articolo proverò a mettere a fuoco alcune tensioni e conflitti nati attorno a uno degli snodi cruciali del contrabbando (e del commercio): quello del sale dalla Sicilia verso il Regno di Napoli. Inquietudini di proprietari e commercianti, preoccupazioni istituzionali, progetti governativi, inchieste e procedimenti giudiziari, istanze e proposte si situano in due importanti città portuali della Sicilia. La prima, Trapani, fondamentale per la produzione e l'esportazione del sale; la seconda, Messina col suo porto franco, centrale per ruolo e posizione sulle vie del commercio, legale e illegale, col Regno di Napoli.

<sup>3</sup> S. MARZAGALLI, *Les boulevards de la fraude. Le négoce maritime et le Blocus continental 1806-1813. Bordeaux, Hambourg, Livourne*, Villeneuve d'Asq 1999, pp. 195-207.

<sup>4</sup> Per limitarsi ai porti urbani italiani (alcuni dei quali sono porti franchi), sui contrabbandi vd. in particolare, per Livorno, MARZAGALLI, *Formes et enjeux de la contrebande*, cit. e *Les boulevards de la fraude*, cit.; S. FETTAH, *Les consuls de France et la contrebande dans le port franc de Livourne à l'époque du Risorgimento*, in «Revue d'histoire moderne & contemporaine», 482 (2001), pp. 148-161 e Id. *Contrabbando e tensioni sociali a Livorno tra Settecento e Ottocento*, in A. ADDOBATI, M. AGLIETTI, *La città delle nazioni. Livorno e i limiti del cosmopolitismo (1566-1834)*, Pisa 2016, pp. 201-216; per Trieste D. ANDREOZZI, *Croissance et économie licite, illicite et informelle à Trieste au XVIIIe siècle, in Territoires de l'illicite*, cit., pp. 173-187; per Napoli, CLEMENTE, *Quando il reato non è "peccato"*, cit.; S. SCIARROTTA, *L'Antico Regime e il contrabbando tra accentramento delle funzioni e privilegi: Napoli e Cava*, in *Per vie illegali*, cit., pp. 43-58; P. CALCAGNO, *Fraudum. Contrabbandi e illeciti doganali nel Mediterraneo (sec. XVIII)*, Milano 2019, pp. 163-166; per Venezia J.C. HOCQUET, *Sovranità e contrabbando. Venezia e la lotta al contrabbando del sale sul mare, in città e sulla Terraferma*, in *Contrabbando e legalità: polizie a difesa di private, diritti sovrani e pubblico erario*, a cura di L. ANTONIELLI, S. LEVATI, Soveria Mannelli 2016, pp. 97-110, e CALCAGNO, *Fraudum*, cit., pp. 195-218; per Genova, P. CALCAGNO, *La lotta al contrabbando nel mare "Ligustico" in età moderna. Problemi e strategie dello Stato*, in «Mediterranea. Ricerche storiche», 20 (2010), pp. 479-532 e Id., *Fraudum*, cit., pp. 45-72; per Civitavecchia ivi, pp. 99-121.

In ambedue le città emergono in primo piano istituzioni al centro dei sistemi produttivi, commerciali e fiscali: il patrimonio civico con la ‘congrua attiva’ della tassa sull’ estrazione del sale, a Trapani; il porto franco con i suoi magazzini, dismessi dal loro antico ruolo di *entrepôt* della scala franca e poi richiamati in uso per contrastare il contrabbando di sale, a Messina. Sullo sfondo, terzo vertice della triangolazione urbana di cui illustreremo il versante siciliano, Napoli e il suo regno, dove in età moderna gli arrendamenti del sale costituiscono uno dei fondamenti delle finanze dello stato e una allocazione importantissima della ricchezza privata che, investendovi, ne ricavava rendite<sup>5</sup>. Il contesto cronologico, politico e militare, è quello del ventennio che vede la transizione dall’ antico regime dei due regni di Napoli e di Sicilia, passando attraverso le guerre napoleoniche e il ‘decennio inglese’. I due regni, già sotto comune corona borbonica anche se distinti dal punto di vista istituzionale, venivano allora a trovarsi separati e nemici sui due fronti contrapposti schierati l’ uno con Francia, l’ altro con l’ Inghilterra; e lo sarebbero stati fino alla Restaurazione e alle successive riforme amministrative borboniche nel nuovo Regno delle Due Sicilie. Le regole e le trasgressioni comportate dal Blocco Continentale durante la guerra facevano dello Stretto di Messina e della costa tirrenica della Calabria una nuova frontiera mediterranea. Il periodo sarebbe stato fitto di cambiamenti e di riassetamenti per alcuni versi drammatici, per altri invece, come vedremo, smussati e trasformati dalla resilienza dei comportamenti e delle retoriche degli attori direttamente coinvolti nelle pratiche commerciali. Gli interrogativi che porremo a fatti e fonti intendono fare luce sui modi in cui le discontinuità normative e politiche e i conflitti che sollevano interagiscono con le pratiche del contrabbando del sale dalla Sicilia.

### 1. *Trapani e le saline. Proprietari, fittavoli, Senato: ‘libertà di commercio’ o speranza di contrabbando?*

Il sale era, per il Regno di Napoli, un genere di privativa su cui si basava una parte cospicua degli arrendamenti – numerosi dei quali riguardavano il sale – e quindi del debito pubblico<sup>6</sup>. Pertanto la legislazione, anche se con

<sup>5</sup> L. DE ROSA, *Studi sugli arrendamenti del Regno di Napoli. Aspetti della distribuzione della ricchezza mobiliare nel mezzogiorno continentale (1649-1806)*, Napoli 1958 (rist. anast. Napoli 2005).

<sup>6</sup> Ivi, in part. pp. 3-99. Vd. anche S. D’ ATRI, *Il sale di Puglia tra marginalità e mercato. Monopolio e commercio in età moderna*, Salerno 2001. Sugli arrendamenti del sale in Calabria Ultra, V. CATALDO, *Commercio e contrabbando di sale in provincia di Calabria Ultra agli inizi del Settecento*, in «Incontri Mediterranei», 22 (2012), pp. 65-67.

scarsi risultati, aveva previsto da sempre gravi pene per i contrabbandieri. Una speciale preoccupazione riguardava il possibile contrabbando dal vicino Regno di Sicilia, sede delle importanti saline del litorale di Trapani e Marsala. Nell'isola quindi, al culmine dell'attività di riforma delle dogane<sup>7</sup>, nel 1803 si emanava una sovrana risoluzione con le regole delle spedizioni di sale verso il regno di Napoli o all'estero, controllandone strettamente percorso e destinazione. Esse potevano essere autorizzate solo dietro presentazione di contratti con l'Arrendamento dei Sali dei Quattro Fondaci di Napoli<sup>8</sup> o con la Regia Corte, e, in tutti gli altri casi (comprese le spedizioni all'estero) di una fideiussione da parte dei proprietari, con l'obbligo di spedire un 'controresponsale' da parte degli uffici doganali o dei consoli dei luoghi di consegna. Con l'avvento dei francesi, il trasferimento della corte in Sicilia e la guerra, una normativa episodica e talvolta contraddittoria procedeva a tentoni «per facilitare il commercio della Sicilia», derogando l'obbligo dei controresponsali (ma non nel caso del sale) e sostituendo la fideiussione dei proprietari delle saline con una semplice obbligazione<sup>9</sup>. Durante le operazioni militari anglo borboniche del giugno 1809, culminate con l'occupazione, tra l'altro, di Reggio, Procida e Ischia, «essendo stata riaperta la comunicazione con le Calabrie» si richiamava in vigore la risoluzione del 1803<sup>10</sup>. Dopo di allora, però, l'unica misura regolamentare avrebbe riguardato soltanto «i legni della Regia Marina e le regie barche sotto l'ispezione del cavalier Castrone»<sup>11</sup>, affinché non imbarcassero sale in quantità maggiori di quelle destinate all'uso dell'equipaggio, sospettando quindi di contrabbando la stessa regia marina e ben conoscendo la spregiudicatezza di Castrone, capo della Polizia e sodale di Maria Carolina<sup>12</sup>. Durante gli anni della guerra e del Blocco il contrab-

<sup>7</sup> Sulla riforma doganale e l'attività della relativa Giunta tra il 1791 e il 1813, vd. P.S. CANALE, *La riforma doganale siciliana del 1802: conflitti e resistenze nella "grande trasformazione"*, Relazione al VII Congresso dell'Associazione Italiana di Storia Urbana 'Food and the City', Padova 3-5 settembre 2015, [https://www.academia.edu/19415084/La\\_riforma\\_doganale\\_siciliana\\_del\\_1802\\_conflitti\\_e\\_resistenze\\_nella\\_grande\\_trasformazione\\_Relazione\\_al\\_VII\\_Congresso\\_dellAssociazione\\_Italiana\\_di\\_Storia\\_Urbana\\_Food\\_and\\_the\\_City\\_Padova\\_3-5\\_settembre\\_2015](https://www.academia.edu/19415084/La_riforma_doganale_siciliana_del_1802_conflitti_e_resistenze_nella_grande_trasformazione_Relazione_al_VII_Congresso_dellAssociazione_Italiana_di_Storia_Urbana_Food_and_the_City_Padova_3-5_settembre_2015)

<sup>8</sup> Sui Quattro Fondaci (Napoli, Gaeta, Salerno e Policastro), vd. DE ROSA, *Studi sugli arrendamenti*, cit., pp. 27-29; V. D'ARIENZO, *L'arrendamento del sale dei Quattro Fondaci. Struttura, organizzazione, consumi (1649-1724)*, Salerno 1996; R. DE STEFANO, *Il sale siciliano e l'Arrendamento dei Quattro Fondaci nella seconda metà del XVII secolo*, in *Studi dedicati a Carmelo Trasselli*, a cura di G. MOTTA, Soveria Mannelli 1983.

<sup>9</sup> Palermo, Archivio di Stato (= ASPa), *Real Segreteria*, Incartamenti (= RSI), 5440, cc. s.n., Sovrana risoluzione del 28.9.1803; Dispaccio 18.8.1807; Rescritto 7.11.1807.

<sup>10</sup> *Ibidem*, Dispaccio del 15.6.1809

<sup>11</sup> *Ibidem*, s.d.

<sup>12</sup> Sul colonnello Giuseppe Castrone, napoletano, capo dell'Alta Polizia a Palermo e capo della flotta corsara «di conto regio», vd. R.L. FOTI, *Giudici e corsari nel Mediterraneo*.

bando, compreso quello di sale, fu favorito da tutti: dai Borbone, da una parte, che non controllavano più gli arrendamenti, avvocati nel 1806 allo stato da Giuseppe Bonaparte e confluiti nel debito pubblico napoletano del Gran Libro; e, dall'altra, da Bonaparte e Murat, preoccupati di approvvigionare il regno. Secondo Crouzet il commercio di contrabbando tra le due sponde dello Stretto di Messina, su cui torneremo tra poco, aveva conosciuto un forte balzo proprio nel 1807<sup>13</sup>.

È soltanto con il ritorno dei Borbone, quindi, che la legislazione diviene di nuovo restrittiva. Un Real Dispaccio del luglio 1815 riprende e aggrava quello del 1803<sup>14</sup>: le spedizioni di sale per Napoli implicheranno l'obbligo di un contratto con l'amministrazione generale dei Dazi indiretti, e tutte, comprese quelle per l'estero, dovranno avere attestazioni dettagliate di carico e di arrivo da parte delle autorità doganali o dei consoli, cui sono obbligati i padroni dei legni garantendo con una cauzione. Immediatamente<sup>15</sup> il Senato della città di Trapani e i proprietari e fittavoli delle saline indirizzano al sovrano le proprie rimostranze. Il Senato, in particolare, paventa la crisi delle esportazioni con la rovina del patrimonio civico, il cui cespite principale è proprio il dazio sull'estrazione del sale, e il mancato pagamento ai soggiogati delle rendite su di esso.

La minaccia di «distruzione del commercio» di Trapani è spiegata in dettaglio dai proprietari. In una supplica essi lamentano l'immediata partenza dal porto, in seguito alla nuova legge, dei bastimenti che attendevano di caricare il sale, perché i capitani, specie se esteri, non intendono prestare pleggeria, e chiedono ai proprietari di farlo al loro posto, se intendono vendere; questi ultimi, però, diffidano dei capitani, che potrebbero metterli a rischio di perdere la cauzione non rimandando indietro il controresponsale, per frode, per incuria, naufragi, o semplicemente per seguire «nuove specolazioni, che fan di un momento ad un altro cambiar direzione ai naviganti». Dalla voce dei proprietari e dei fittavoli si reclama che le istituzioni dell'antico regime, come i consolati e il sistema antichissimo dei responsali, sono ormai inadde-

*Il Tribunale delle prede di Sicilia 1808-1813*, Palermo 2016, *passim*, e I. FAZIO, R.L. FOTI, «Scansar le frodi». *Prede corsare nella Sicilia del decennio inglese (1808-1813)*, in «Quaderni storici», 143 (2013), pp. 543-544, 558, 562.

<sup>13</sup> F. CROUZET, *L'économie britannique et le Blocus Continental, 1806-1813*, Paris 1958, p. 231; vd. anche M. HEURGON, *Le contreband en Calabre durante la période napoléonienne*, in *Atti del secondo Congresso storico calabrese*, Napoli 1961

<sup>14</sup> ASPa, RSI, 5440, cc. s.n, Dispaccio del 7.7.1815 per via della R.S. d'Azienda.

<sup>15</sup> In ASPa, RSI, 5440, sono conservate: due suppliche dei proprietari e fittavoli delle saline del litorale della città di Trapani e Marsala (una del 15 luglio e l'altra successiva al primo agosto); una del Senato di Trapani del 15 luglio; due relazioni della segreteria su queste suppliche. Se ne ricava notizia di una ulteriore istanza, non conservata, del giudice civile Leone.

guate agli interessi e agli spazi che si aprono all'«Uomo che vende del suo», come lo definiscono. Gli affari chiamano dappertutto, anche dove queste istituzioni non esistono: «Si esportano in maggior parte i Sali in regni stranieri e rimoti [...] in altri stati del Mediterraneo e dell'Adriatico [...] (e) per varie parti dell'America dove esistono delle fattorie di salame, ed esistendo quelle fattorie in spiagge nelle quali non vi sono delle Dogane, de' Consoli, o degli Agenti, non possono aversi di conseguenza i documenti dell'immissione». Il porto come luogo istituzionalizzato cede il posto, nella retorica dei proprietari di saline (che peraltro si dichiarano nello stesso tempo solidali con gli interessi della città, basati su logiche di antico regime che in teoria sarebbero del tutto antitetiche, e che invece vi si intrecciano) alla «libertà del commercio, e la ragione di svilupparlo da tali imbarazzanti e impraticabili condizioni». Che cosa significhi per questi proprietari libertà di commercio è suggerito da una considerazione che è quasi un lapsus: con queste norme restrittive, «le furtive immissioni [nel regno di Napoli] non verranno più dalla parte della Sicilia, ma dalla parte di altri Stati nei quali vi sono delle saline»<sup>16</sup>. Ovvero, meglio essere contrabbandieri che lasciare il posto ad altri. L'esportazione in contrabbando da parte di tutti gli attori della produzione e del commercio era del resto un tratto di lunga durata dell'economia trapanese<sup>17</sup>. Vi era qualche buona ragione, dunque, perché il Re temesse il contrabbando del sale da Trapani.

Dopo la restaurazione e la riforma amministrativa la monarchia procederà infatti, nel 1818, a un tentativo di demanializzazione delle saline di Trapani, con lo scopo per l'appunto di porre contromisure alle esportazioni clandestine e ai contrabbandi messi in atto da proprietari, fittavoli, mercanti e capitani. Il governo di Napoli non sarebbe mai riuscito a portare a termine il processo di demanializzazione e avrebbe dovuto infine optare per una soluzione di compromesso, ma la sua conduzione mostra aspetti interessanti della contrapposizione tra gli interessi dello stato nel suo nuovo aspetto di monarchia amministrativa e quelli dei proprietari, i cui interessi erano significativamente rappresentati nell'estimo condotto dalla Secrezia di Trapani per quantificare il risarcimento da assegnare<sup>18</sup>. Nello stesso tempo, però, la

<sup>16</sup> Questi documenti, privi di numero di pagina, sono inclusi nel fascicolo cit. alla precedente nota.

<sup>17</sup> Già Franco Benigno ha indicato come anche nel Settecento a Trapani il contrabbando fosse condotto dagli stessi soggetti e attraverso gli stessi canali del commercio lecito: F. BENIGNO, *Il porto di Trapani nel Settecento. Rotte, traffici, esportazioni (1674-1800)*, Trapani 1982, p. 41.

<sup>18</sup> L'estimo è noto attraverso O. CANCELILA, *Aspetti di un mercato siciliano. Trapani nei secoli XVII-XIX*, Palermo-Caltanissetta 1972, pp. 95-132, tema poi ripreso dall'autore nella sua *Storia dell'industria in Sicilia*, Roma-Bari 1995, pp. 62-65 e p. 410.

vicenda mostra anche la nascita all'interno del milieu dei gestori delle saline di qualche figura nuova, leale nei confronti dello stato, con una diversificazione interna della classe dirigente mercantile locale.

Don Antonino Fardella, marchese di Torrearsa, proconservatore e poi Secreto di Trapani, aveva incaricato il gran camerario Leone di raccogliere i risultati economici a partire dal 1796 delle saline che il governo aveva intenzione di acquisire, per elaborare una valutazione sulla base della quale procedere poi all'alienazione. I proprietari oppongono resistenza e si rifiutano di consegnare i contratti di gabella, così come i periti che avrebbero dovuto sopperire alla mancata comunicazione dei contratti. I risultati di questa stima, alla fine, sopravvalutano le saline nell'interesse di proprietari e gabelloti<sup>19</sup>. Nell'osteggiare l'estimo, peraltro, i proprietari riaffermavano il loro liberismo strumentale scagliandosi contro le proibizioni napoletane mentre negavano il loro coinvolgimento nei contrabbandi. Non sono questi ultimi a nuocere alle finanze del regno, ma le eccessive imposizioni che deprimono il commercio. «Se poi si verificasse l'abolizione dei diritti proibitivi nel regno di Napoli secondo il progetto che dicesi essersi sottomesso all'esame della Gran Cancelleria, allora sì che da tale abolizione risulterebbe quella pubblica utilità che dall'appropriazione delle saline non potrebbe risultare»<sup>20</sup>.

È allora che Antonino Venuti, un membro illuminato del notabilato di commercianti e imprenditori cittadini, con interessi anche nei settori delle saline e delle tonnare e da poco entrato nell'amministrazione civica<sup>21</sup> si fa avanti per realizzare, nell'interesse del governo, un diverso estimo che contrasti il sistema di valutazione del Secreto<sup>22</sup>. Anche questo viene trasmesso dalla Secrezia al marchese Ferreri, ministro delle finanze.

La demanializzazione non si concluderà mai, ma, malgrado il fallimento del progetto, Venuti diventerà in seguito Direttore delle saline di Trapani, tra

<sup>19</sup> La conduzione conflittuale dell'estimo tra il marzo e il luglio del 1818 nelle lettere scambiate dalla Secrezia con periti, proprietari, gabelloti, poi culminata nell'arresto del perito Gianquinto, in Archivio di Stato di Trapani (= ASTp), *Secrezia*, Lettere, 393, 394, e *Secrezia*, 87, *Estimo delle saline di Trapani e Marsala*.

<sup>20</sup> Carmela Fardella Milo vedova di Don Vincenzo Fardella, cav. Vincenzo Fici e Burgio, Nicolò Pollari al Secreto, 8 luglio 1818, in ASTp, *Secrezia*, 87, ff. 250-255.

<sup>21</sup> G.M. FOGALLI, barone d'Imbrici, *Memorie biografiche degli illustri trapanesi per santità, nobiltà, dignità, dottrina ed arte*, Museo Regionale Pepoli di Trapani Ms. 14 C 8; F. BENIGNO, *Fra mare e terra: orizzonte economico e mutamento sociale in una città meridionale. Trapani nella prima metà dell'Ottocento*, in *Il Mezzogiorno preunitario. Economia, società e istituzioni*, a cura di A. MASSAFRA, Bari 1993, p. 858.

<sup>22</sup> ASPa, RSI, 5584, *Rapporto di trasmissione da parte del Gran Camerario D. Gaspare Leone al ministro Marchese Gioacchino Ferreri della Memoria di Antonino Venuti e dei documenti relativi, e di quelli forniti dal Secreto di Trapani* (s.d. ma 1820); *Progetto di Antonino Venuti* (s.d. ma 1820); *Nota dei dati richiesti per l'elaborazione del prospetto* (s.d. ma 1820).

le quali alcune, con una soluzione di compromesso, erano state finalmente concesse in enfiteusi all'Amministrazione dei dazi indiretti<sup>23</sup>: un percorso molto interessante da 'negoziante patriota'.

## 2. Messina, il porto franco e i contrabbandi nello Stretto

Il caso di Messina ci dà modo di osservare da vicino (e dall'altra parte della filiera) altri attori e altre pratiche del contrabbando di sale dalla Sicilia, e di esplorare alcuni aspetti del ruolo di spazi istituzionalizzati come quelli del porto franco nell'incrementare i traffici illeciti. La specificità, geopolitica e istituzionale, della città la rendeva particolarmente attraente e adatta per i piccoli e grandi contrabbandi prima, durante e dopo la congiuntura che qui osserviamo. Messina e la Calabria avevano un'antica consuetudine commerciale, nella quale il contrabbando era quasi connaturato. Come espongono un gruppo di commercianti francesi nel 1776<sup>24</sup>, sullo Stretto i siciliani e i napoletani, «en trouvant autant d'avantages à frauder les droits d'importation que ceux d'exportation, portent eux-mêmes en contrebande à bord de nos bâtiments une grande partie de leurs denrées». La retorica è sempre quella, evidenziata da Alida Clemente, della resistenza a dazi esorbitanti<sup>25</sup>, che indurrebbe i mercanti a fare del contrabbando una parte integrante del 'commercio attivo'<sup>26</sup>.

Con l'avvento di Bonaparte a Napoli lo Stretto diventa il confine tra due regni opposti da una guerra, e una delle frontiere tra i due schieramenti che fanno capo alla Francia e alla Gran Bretagna durante il Blocco Continentale. Le pratiche commerciali illecite si infittiscono, confermando la coesistenza di piccoli e grandi traffici e di altrettanto diversi protagonisti. Marc Heurgon lo nota a proposito di quegli anni, quando contrabbandi 'di sussistenza' e di piccolo valore coesistono con quelli promossi in scala diversa dagli alti e altissimi papaveri del governo civile e militare murattiano, per i quali lo Stretto e la Calabria rappresentano una tappa delle merci verso Napoli<sup>27</sup>. Alcuni

<sup>23</sup> Regio Decreto del 10 agosto 1824 sulla riorganizzazione dell'amministrazione di Ponti e Strade, in *Collezione delle leggi e de' decreti reali del Regno delle Due Sicilie*, 1824, II semestre, Napoli 1824, pp. 59-64.

<sup>24</sup> Cit. da HEURGON, *Le contreband en Calabre*, cit., p. 126,

<sup>25</sup> CLEMENTE, *Quando il reato non è «peccato»*, cit.

<sup>26</sup> Vd. *Alla ricerca del «negoziante patriota»: moralità mercantili e commercio attivo nel Settecento*, a cura di B. SALVEMINI, numero monografico di «Storia Economica», 2 (2016).

<sup>27</sup> HEURGON (*op. cit.*, pp. 129-132) individua i casi dei generali Cavaignac e Manhes, fatti oggetto di voci compromettenti, di Pietro Colletta, intendente in Calabria Ultra, di Saliceti, ministro di Guerra, Marina e Polizia che, in complicità col console statunitense a Messina Broadbent, utilizzava per il contrabbando le imbarcazioni della polizia.

scambi sono autorizzati per mezzo del *licence system* inglese, il commercio attraverso permessi speciali con cui armatori e mercanti del continente superavano di fatto gli ostacoli del Blocco<sup>28</sup> (anche con un contorno di false autorizzazioni fabbricate a Napoli di cui si faceva traffico)<sup>29</sup>. Ma gli stessi soggetti che commerciano su licenza si impegnano nel vero e proprio contrabbando: il console statunitense Broadbent, mercante inglese che aveva ottenuto nel 1805 dal presidente Thomas Jefferson la nomina di console a Messina<sup>30</sup>, esportatore di sale su licenza, fa anche contrabbando tra Sicilia e Calabria in complicità col ministro napoletano Saliceti, e nella città dello Stretto in accordo con «un monsignore, un generale, cavaliere e membri della nobiltà» e con donna Antonia Plutino, madre di Vincenzo, membro di un circolo giacobino protetto dal console. Nel 1812 lo scandalo del processo contro i “francofilo” sarà messo a tacere da Lord Bentinck<sup>31</sup>. Questi traffici funzionano in modo analogo a quanto accadeva già un secolo prima: durante il breve periodo di governo sabauda della Sicilia, uno scandalo era nato dal fatto che il console inglese a Messina aveva fatto scaricare nottetempo tessuti da una nave ancorata davanti alla propria residenza, facendo poi incolpare un suo servitore, rimasto ucciso in uno scontro a fuoco con le guardie diaziane<sup>32</sup>. Nei medesimi anni un funzionario governativo, relazionando dalla Calabria, descriveva invece il piccolo contrabbando, in questo caso proprio di sale, sulla costa dello Stretto, «esposta alla più facile immissione de’ Sali in controbando, vivendo tutta la Riviera da Tropea sino alla Fossa di S. Giovanni col traffico delle barchette con la Sicilia, navigandovi anco le donne»<sup>33</sup>.

<sup>28</sup> MARZAGALLI, *Les boulevards de la fraude*, cit., pp. 149-152

<sup>29</sup> Lo stesso Broadbent (HEURGON, *op. cit.*, p. 131) importava sale a Napoli dalla Sicilia caricando in cambio prodotti del paese con una espressa autorizzazione. Sulle false licenze, *ibidem*.

<sup>30</sup> *The Papers of Thomas Jefferson, Volume 33: 17 February to 30 April 1801*, a cura di B.B. OBERG, Princeton 2009, pp. 585-586. Una densa ricostruzione della sua figura in S.M. CICCIO, *Al centro del Mediterraneo. Le relazioni commerciali e diplomatiche tra Messina e gli Stati Uniti (1784-1815)*, in «Rivista dell’Istituto di Storia dell’Europa Mediterranea», 12 (2014), pp. 137-165: 145-152, e sul contrabbando durante il decennio inglese pp. 156-162. Vd. anche M. D’ANGELO, *Mercanti inglesi in Sicilia 1806-1815*, Milano 1988 e EAD., *Comunità straniere a Messina tra XVIII e XIX secolo. Alle origini del British Cemetery*, Messina 1995.

<sup>31</sup> Vd. *supra*, nt. 27, e A. VALENTE, *Gioacchino Murat e l’Italia Meridionale*, Torino 1941, pp. 303-304.

<sup>32</sup> Torino, Archivio di Stato, *Fondo Sicilia*, inv. I, cat. II, mazzo 14, n.9; inv. II, cat. 10 mazzo 10. L’episodio è del maggio 1717. I. FAZIO, *Rappresentazioni di un’economia urbana. Le proposte all’amministrazione sabauda e il rilancio economico di Messina dopo la crisi di fine Seicento*, in «Bollettino storico bibliografico subalpino», 1 (1996), p. 229

<sup>33</sup> CATALDO, *Commercio e contrabbando di sale*, cit., p. 66. La relazione è del 1714. Altri casi, relativi al contrabbando attraverso Messina e Lipari di sali di Trapani in diversi anni nel XVIII secolo, in S. DI BELLA, G. IUFRIDA, *Di terra e di mare. Itinerari, uomini, economie, paesaggi nella costa napitina moderna*, Soveria Mannelli 2004, pp. 110-111.

Le numerose relazioni, controversie e processi successivi al 1815 ci dicono poi che «controbandi di tal genere accadono da ché si è recuperato il regno di Napoli»: ne possiamo concludere, quindi, che tanto i divieti del Blocco, quanto le privative e i dazi del Regno nei periodi di pace, rendono appetibili ai piccoli e grandi protagonisti dei traffici tra le due sponde le pratiche consolidate del contrabbando di sale.

Esso aveva luogo nei tratti in cui la larghezza del canale è più ridotta – Messina e Reggio, Tropea, Scilla, Bagnara – ma anche partendo dai villaggi ai limiti settentrionali e meridionali della cinta daziaria della città<sup>34</sup>, nonché alle isole Eolie, poste allo sbocco dello Stretto, («uno spazio unitario, un ‘fiume’ infido affollato di imbarcazioni»<sup>35</sup>), protese verso la Calabria tirrenica e la costa sorrentina. Nell’arcipelago il sale che arriva da Trapani, o è caricato nottetempo nell’isola di Salina, viene condotto a Stromboli, l’isola più vicina alla costa calabrese, dove gli abitanti tengono magazzini da cui ve lo trasportano, in un andirivieni che vede calabresi siciliani e campani mescolarsi, complici e sodali; oppure, al largo dell’isola, il sale viene trasbordato da imbarcazioni trapanesi su barchette calabresi. Nel novembre del 1815 «fulminevoli reali decreti» negheranno la libera pratica a Stromboli cercando di ricondurre le imbarcazioni nel porto di Lipari, meglio sorvegliato<sup>36</sup>.

La dimensione istituzionale urbana del porto di Messina è interessante per una ulteriore contestualizzazione del contrabbando del sale tra Sicilia e Calabria in una fase di ristrutturazione dell’insieme delle istituzioni che controllano la circolazione di uomini e merci nell’Italia meridionale. In que-

<sup>34</sup> ASPa, *Real Segreteria*, Dispacci, v. 1832, f. 123, 25 maggio 1812, contrabbando denunciato da Martino Severino, avvenuto nella Marina di San Paolo, presso Messina, di venti colli di mercanzie ed una bisaccia di velluti e di tele. I contrabbandieri vengono bloccati, e la multa comminata verrà destinata alla costruzione di «fanali per l’illuminazione di codesto teatro marittimo» prospiciente il porto.

<sup>35</sup> SALVEMINI, CARRINO, *Porti di campagna, porti di città*, cit., p. 234

<sup>36</sup> ASPa, RSI, 5440, contiene un fascicolo di 20 ff. *Prospetto del processo de’ controbandi, immissioni, ed estrazioni del sale in Stromboli*, riferito agli anni 1814-17 riportante la sintesi di 27 diversi episodi di contrabbando, l’elenco dei soggetti interrogati, e infine una *Nota delle persone inquisite per controbandi, e dei modi con cui si è cautelato il Regio Erario*. Contiene inoltre un carteggio tra il ministro segretario di stato marchese Gioacchino Ferreri, il deputato di Alta Polizia di Stromboli don Francesco Casselli, il Segreto di Messina principe di Sant’Elia, il prosegreto di Lipari don Felice Tricoli datato tra l’ottobre del 1816 e il gennaio del ’17 a proposito di una serie di contrabbandi centrati a Stromboli di grosse quantità di sale e una rete di complicità con le autorità locali che per dinamiche e protagonisti ricalca in parte i traffici di frodo sulle prede corsare, v. FAZIO, FOTI *Scansar le frodi*, cit., in part. pp. 530-535. Dalla documentazione ivi contenuta si apprende che dopo la fine della guerra il corsaro borbonico Gaetano Gambardella, di Conca de’ Marini presso Amalfi, protagonista dello smercio delle prede e dei contrabbandi di sale da Stromboli, viene arrestato in Calabria e condotto a Napoli alla Vicaria nell’ottobre del 1816.

sta fase la continua rinegoziazione di regole ed eccezioni è, contemporaneamente, feconda di innovazioni e profondamente immersa nel passato. Nel caso di Messina, infatti, il porto è un porto franco, concesso più di un secolo prima, nel 1695, con un salvacondotto per i mercanti ebrei e musulmani e una tariffa, con lo scopo di risollevare l'economia della città atterrata dalla repressione della rivolta antispagnola del 1674-78. Riformato una prima volta nel 1698, 'restaurato' da Vittorio Amedeo II durante i brevi anni della Sicilia sabauda, dopo discussioni tra esperti e parti interessate che si infittiscono durante l'altrettanto breve vicereame austriaco fino alle Istruzioni del 1728 che lo ampliano all'intera città, infine affidato nel 1735 da Carlo III di Borbone a «soggetti convenienti ed esperti» perché lo riprogettassero, riceve finalmente una nuova regolamentazione nel 1784, durante il regno di Ferdinando IV e il vicereame del marchese Caracciolo, e dopo il secondo disastro in quarant'anni: la peste del 1743 che isola Messina per più di un anno e il terremoto/maremoto del 1783 che distrugge la città e danneggia seriamente il porto<sup>37</sup>. Durante quel lungo XVIII secolo il porto franco di Messina passa dal modello del 'recinto chiuso', come quello genovese, all'intera città come 'ammasso di magazzini'; dalla tolleranza civile a quella religiosa, dalla giustizia mercantile a una giustizia privativa centralizzata. Alla base dei regolamenti continuamente emessi stanno le vivaci discussioni delle diverse Giunte, dei ministri e dei negozianti stranieri e siciliani e degli ufficiali portuali, che mostrano i progetti politico-economici dei sovrani e il gioco degli interessi e delle opinioni dei diversi soggetti coinvolti. Tra i punti continuamente discussi per emendare dai difetti il porto franco messinese vi è sempre la sua capacità di attrarre e facilitare contrabbandi. Nel 1730 la Giunta di Messina invia al Reggente Collaterale marchese de Figueroa una relazione sui nume-

<sup>37</sup> *Istruzioni della scala e porto franco della città di Messina fatte dall'illustre duca di Uzeda nel 1695, con altre dichiarazioni fatte dall'Ill. duca di Veraguas nel 1698*, Messina-Palermo 1724; Real Dispaccio 29 aprile 1735, in C.D. GALLO, *Annali della Città di Messina*, Messina 1758, t. IV; *Istruzioni di Lazzaretto, Scala e Porto franco di Messina*, in V.E. STELLARDI, *Il Regno di Vittorio Amedeo II di Savoia nell'isola di Sicilia dall'anno MDCCXIII al MDCCXIX. Documenti raccolti e stampati per ordine della maestà del re d'Italia Vittorio Emanuele II*, t. III, parte V, pp. 112-165; *Istruzioni, e nuovo regolamento dello scalo, e porto Franco di questa nobile e fedelissima ed esemplare città di Messina*, Messina 1728; *Editto reale per lo stabilimento, ed ampliamento de' privilegi, e del salvo condotto della Scala e Porto Franco della città di Messina*, Messina 1784. Per un bilancio critico I. FAZIO, R. FOTI, *The establishment of the free port of Messina in the Italian commercial and institutional context between the XVII and XVIII century*, relazione al convegno internazionale *The construction of free ports: political communication, commercial development and administrative control*, Venezia, Università Ca' Foscari, 29-30 aprile 2019. Vd. anche FAZIO, *Rappresentazioni di un'economia urbana*, cit., pp. 227-237; S. BOTTARI, *Il porto franco di Messina. Profili socio-economici e istituzionali*, in R. BATTAGLIA, S. BOTTARI, A. LA MACCHIA, *Tre saggi di storia economica marittima (1695-1861)*, Milano 2018, pp. 49-85.

rosi contrabbandi, lamentando che la riforma del 1728 non era riuscita a fermare i contrabbandieri, specie di seta e olio calabrese, che approfittavano dei navigli giunti in porto franco per caricare di frodo quelle merci subito fuori dall'area falcata<sup>38</sup>: un leitmotiv che accompagnerà per tutto il Settecento la storia della scala messinese.

Nel XIX secolo, con la riforma doganale del 1802, la guerra e le successive riforme del '19 e del '26, il porto franco vede messa in pericolo e di nuovo ridisegnata la sua estensione e la sua validità<sup>39</sup>, ma continua a mostrare l'aspetto di polo di attrazione per contrabbandi e contrabbandieri<sup>40</sup>. Con la legge doganale del 1826<sup>41</sup>, che accorda vantaggi ai «legni di real bandiera» per «dare una caratteristica indipendente alla nostra navigazione; incoraggiarla con tutti i mezzi possibili, onde estendesse i suoi rami; assicurarla di una protezione che la garentisse da tutti gli accidenti che nascer potevano»<sup>42</sup> il porto franco di Messina cessa di riguardare l'intera città (com'era dal 1728) e torna ad essere un *entrepôt* ristretto a un recinto di magazzini nell'area portuale. Quando, negli anni '30 dell'Ottocento, si parlerà della sua abolizione anche in relazione al perdurare dei contrabbandi, gli argomenti a sostegno del suo mantenimento saranno analoghi a quelli che abbiamo ascoltato dai proprietari delle saline trapanesi: il contrabbando è parte del commercio, sarebbe vano volerlo estirpare, si faccia in modo, piuttosto, che vada a vantaggio dei siciliani e non degli 'stranieri'. «Malta dopo la legge del 1826 divenne l'emporio del commercio inglese, e di là agevole si apre la via ai controbandi per la costa meridionale della Sicilia. [...] Ove pure dunque l'esistenza del porto franco di Messina desse luogo a de' controbandi, e questi non potessero in alcun modo evitarsi, sarebbe certo migliore senno lasciar godere ai siciliani questa specie di commercio, che toglierlo ad essi per accordarlo agli stranieri»<sup>43</sup>.

<sup>38</sup> Palermo, Biblioteca Comunale, ms. *Qq G 66*, pp. 583-584, *Un occorso nel Faro di Messina*, s.d. ma 1730; ma vd. anche *ibidem*, *Memoriale del Conte Anastasio Vodda, Console delli Greci, ed altri negozianti greci sudditi della Porta Ottomana residenti nella città di Messina*, pp. 568-569, s.d. ma post 1730, e *Estratto d'una lettera d'un negoziante Inglese residente in Livorno in data 15 novembre 1728*, p. 555 r. e v.

<sup>39</sup> CANALE, *La riforma doganale*, cit.; L. POMAR, *Indice generale alfabetico delle leggi e decreti riguardanti la Sicilia dal 1815 al 1839, compilato da Luigi Pomar*, Palermo 1840 (la legislazione sul porto franco di Messina dal 1817 al 1831 è alle pp. 180-182).

<sup>40</sup> SALVEMINI, CARRINO, *Porti di campagna, porti di città*, cit., pp. 234-235.

<sup>41</sup> R. MASTRIANI, *Esposizione della legge del 19 giugno 1826, sulle dogane del Regno delle Due Sicilie*, Napoli 1838, tit. XII artt. 245-308, pp. 89-119

<sup>42</sup> F. DIAS, *Quadro storico-politico degli atti del governo de' domini al di quà e al di là del Faro, ovvero Legislazione positiva del regno delle due Sicilie dal 1806 a tutto il 1840*, p. 1109. Ma una ricognizione della questione dal Blocco Continentale in avanti alle pp. 1098-1111.

<sup>43</sup> Così argomenta Michele Celesti, futuro Intendente della città nel '48: M. CELESTI,

Ma, benché il porto franco sia riconosciuto apertamente come fonte e incentivo di contrabbandi, lo spazio dei suoi magazzini è coinvolto, in un certo senso paradossalmente, proprio in un progetto che nel 1817 il Regio Secreto di Messina, principe di Sant'Elia, propone per estirpare il contrabbando di sale.

Negli stessi anni in cui il Senato di Trapani e i proprietari delle saline si opponevano alle norme più restrittive di controllo sulle spedizioni del sale, il principe chiama in causa il dazio sul sale trapanese quale causa principale del contrabbando sullo Stretto. A suo parere è proprio 'quella penale' a rendere più difficili le esportazioni all'estero da Trapani e a stimolare invece il suo contrabbando da Messina, gestito a suo dire da calabresi<sup>44</sup>. Come sappiamo il principe aveva dovuto fronteggiare i contrabbandi di sale con la Calabria nel 1815-17<sup>45</sup>, così come i funzionari dell'altra sponda, e il Direttore dei dazi indiretti di Reggio con la sua Feluga di guardia. Egli presenta pertanto al ministro delle Finanze marchese Ferreri un progetto per contrastarli<sup>46</sup>. Poiché la custodia dei litorali calabresi è inefficace «per la natura del genere, la disparità dei dazii, la posizione del luogo», egli propone di agire attraverso il porto di Messina e suggerisce di inserire all'interno del porto franco – a quel tempo ancora esteso all'intera città, che è tutta «come un ammasso di magazzini a luogo di Porto Franco» – un recinto di magazzini serrati, «onde fossero rinchiusi i Sali di ciascuno proprietario non già per propria volontà, ma per forzosa obbligazione». Si tratta proprio dei magazzini dell'originaria prima scala franca, accanto al Palazzo Reale, che, dismessi una volta estesa la franchigia a tutto il territorio urbano per incentivarne il commercio, erano poi stati utilizzati a partire dal 1798 dalla Regia Marina e dalla flottiglia inglese venute a proteggere i Borboni rifugiati in Sicilia, e poi erano stati abbandonati col ritorno della Corte a Napoli dopo la guerra.

Negli spazi del porto messinese vincolismo/protezionismo e 'libertà di commercio' (di cui il contrabbando è un concreto aspetto nella pratica mercantile degli attori) si intrecciano e si fronteggiano. I desideri, apparentemente contrapposti, delle due città siciliane di Trapani e Messina sono in

*Memoria sul porto franco, e sul campo ossia debito pubblico della città di Messina*, Stamperia della Sirena, Napoli 1837, part. pp. 17-26.

<sup>44</sup> ASPa, RSI, 5440, *Il principe di S. Elia [al marchese Ferreri?]*, s.d.

<sup>45</sup> ASPa, RSI, 5440, in part. *Rappresentanza del Principe di Sant'Elia* del 30.11.1817, che si sofferma sulle controversie procedurali causate dal conflitto di competenze. I contrabbandi avevano luogo tra la Calabria e le isole di Salina e Stromboli (novembre 1815-ottobre 1816), i villaggi di Divieto e Bauso (ottobre 1816), e Messina. In quest'ultimo caso due contrabbandieri, Litterio Maggio, messinese, e il cognato Paolicchia, calabrese, si erano rifugiati in Calabria.

<sup>46</sup> ASPa, RSI, 5440, *Il Segreto P,pe di Sant'Elia a S.E. il Segretario Ministro di Stato presso il Luogotenente Generale il Signor marchese Don Gioacchino Ferreri*, 11.9.1817.

realtà congruenti: poter trasportare il sale di frodo sull'altra sponda remunera i produttori e il patrimonio civico dell'una, e anima il commercio dell'altra. Gli sforzi messi in campo da legislatori e funzionari con l'intenzione di modulare il controllo secondo criteri rigorosi restano vischiosamente immersi, almeno fino alla legge del 1826, nel linguaggio istituzionale dell'antico regime che si incrocia con le innovazioni in materia doganale.