

ISTITUTO DI STUDI STORICI
Gaetano Salvemini

In copertina:

Panorama generale di Messina con vista della Calabria
cartolina postale, anteriore al 1908. Messina, collezione privata



Pubblicazione realizzata con il contributo
dell'Assessorato ai Beni Culturali e Ambientali
e alla Pubblica Istruzione della Regione Siciliana

Di Paola, Maria Teresa

Fra le righe : il terremoto del 1908 e la presenza britannica nell'area dello Stretto di
Messina / Maria Teresa Di Paola, Sem Savasta.- Messina : Di Nicolò, 2005.

1. Terremoti – Messina - 1908. I. Savasta, Sem.
945.811091 CDD-21 SBN Pal0202310

CIP - Biblioteca centrale della Regione siciliana "Alberto Bombace"

MARIA TERESA DI PAOLA

SEM SAVASTA

FRA LE RIGHE

Il terremoto del 1908 attraverso i documenti inglesi
e la presenza britannica nell'area dello Stretto di Messina



EDIZIONI DI NICOLÒ
MESSINA

© Istituto di Studi Storici “Gaetano Salvemini” - Messina 2005

I documenti inclusi nel volume sono *copyright* della *British Crown* e la loro riproduzione in lingua italiana è stata autorizzata con il permesso - PRO ref: 2 CPY 4(15) - del *Controller of Her British Majesty's Stationery Office*.

SOMMARIO

p. 7 Premessa

12 Abbreviazioni

L'EMERGENZA COME FATTO POLITICO: IL TERREMOTO DEL 1908 E LA PRESENZA INGLESE NELLO STRETTO DI MESSINA

di *Maria Teresa Di Paola*

L'INTERVENTO DELLA MARINA BRITANNICA NEL TERREMOTO DEL 1908

15 Il terremoto del 1908 nel contesto internazionale

23 I primi soccorsi inglesi ai terremotati

31 La solidarietà dell'impero britannico verso l'Italia

PRESENZE E INTERESSI BRITANNICI NELLA MESSINA DEL PRIMO '900

39 La piazza commerciale di Messina tra '800 e '900

57 La comunità britannica sullo Stretto

71 Il consolato britannico fra commercio ed *intelligence*

87 Alla ricerca di nuove radici

101 L'interesse britannico nella ricostruzione di Messina

LEGGENDO FRA LE RIGHE

di *Sem Savasta*

123 Per un approccio alla traduzione ed all'analisi linguistica dei documenti

127 L'emergenza delle cose non dette

131 Alcuni rapporti inglesi sulle operazioni di soccorso

143 Funambolismi di parole: alla ricerca della visione inglese degli Italiani

ANTOLOGIA DEI DOCUMENTI

di *Sem Savasta e Maria Teresa Di Paola*

- IL TERREMOTO E I PRIMI SOCCORSI INGLESI A MESSINA
- p. 169 Dal diario di J. Etherington, primo ufficiale del mercantile
“SS. Drake”
- 171 L’esperienza vissuta dal viceconsole statunitense S.K. Lupton
- 172 Rapporto del console generale britannico Sidney Churchill a Londra

SUL ‘TEATRO’ DELLE OPERAZIONI DI SOCCORSO
NELLO STRETTO

- 177 Il capitano del “Sutlej” a rapporto
- 179 La relazione a Londra dell’ammiraglio Curzon-Howe
- 182 Rapporto del capitano Wake
- 186 Rapporto dell’ambasciatore britannico in Italia

EFFETTI DELL’INTERVENTO INGLESE IN CALABRIA

- 189 Il rapporto del Capo di Stato Maggiore britannico
- 190 La relazione dell’ammiraglio Curzon-Howe
- 192 Gli ufficiali responsabili dei gruppi di lavoro a rapporto

IL RAPPORTO DEL COLONNELLO DELMÉ-RADCLIFFE
SULLE OPERAZIONI DI SOCCORSO

- 193 1. Diario
- 198 2. Il terremoto
- 202 3. Il sistema organizzativo militare italiano
- 205 4. Il sistema organizzativo navale italiano
- 207 5. L’opera della Croce Rossa Italiana
- 208 6. Altre Organizzazioni di Soccorso
- 209 7. Assistenza prestata da navi straniere
- 210 8. Assistenza Britannica
- 217 9. Osservazioni generali
- 232 Lettera di Sir Rennell Rodd a Sir Edward Grey

235 Indice dei nomi

238 Elenco ditte britanniche

PREMESSA

Il ruolo prettamente politico che certe forme d'aiuti umanitari a volte assumono in caso d'epidemie, guerre e catastrofi naturali è ormai da tempo oggetto d'analisi da parte di chi studia gli aspetti della diplomazia informale¹; tuttavia, pur essendo un tipico fenomeno della società contemporanea, esso non sembra aver suscitato in modo particolare l'attenzione degli storici. Viceversa, nella storiografia degli anni più recenti è possibile notare un relativo interesse verso i fenomeni sismici, sollecitato certamente dall'evoluzione della ricerca nel campo della storia sociale.

Lo sviluppo raggiunto negli studi di storia della mentalità, infatti, ha portato alcuni studiosi ad immaginare i terremoti come un punto d'osservazione privilegiato soprattutto per l'età moderna², attraverso cui scorgere le reazioni sociali nei confronti della paura, ma anche la dimensione apocalittica del cataclisma e l'influenza delle concezioni filosofiche e religiose sui processi decisionali³. Altri studiosi hanno analizzato invece come si sono evolute le conoscenze riguardanti la storia dei terremoti e le dinamiche sociali che questi fenomeni naturali innescano nelle aree colpite⁴, soffermandosi persino sulla capacità degli organi istituzionali di uno Stato a rappresentare la propria funzione inderogabile di guida e di comando⁵ e a progettare la ricostruzione delle città distrutte⁶.

¹ Dalla pubblicazione del volume *Unofficial Diplomats* a cura di M.R. Berman e J.E. Jhonson (Columbia University Press, New York 1977) sulla diplomazia informale sono usciti in lingua inglese numerosi altri contributi, che però non sono pertinenti al tema trattato nel presente saggio.

² A proposito, vedi F. BENIGNO, *Terra tremante. Le notizie dei terremoti*, in IDEM, *Ultra Pharus. Famiglie, commerci e territori nel Meridione moderno*, Meridiana Libri, Corigliano Calabro 2001.

³ A. PLACANICA, *Il filosofo e la catastrofe. Un terremoto del Settecento*, Einaudi, Torino 1985; ed anche IDEM, *Le conseguenze socioeconomiche dei forti terremoti: miti di capovolgimento e consolidamenti reali*, in «Rivista Storica Italiana», n. 3, 1995, pp. 831-839.

⁴ Vedi premessa di E. Guidoboni a *Terremoti e storia*, numero monografico di «Quaderni storici» (n. 60, fasc. 3, dicembre 1985); inoltre, P. BEVILACQUA, *Catastrofi, continuità e rotture nella storia del Mezzogiorno*, in «Laboratorio politico», nn. 5-6 (1981), pp. 177-219; D. LIGRESTI, *Terremoto e società in Sicilia (1501-1800)*, Catania, 1992; *La Sicilia dei terremoti. Lunga durata e dinamiche sociali*, a cura di G. Giarrizzo, Maimone Editore, Catania 1997; mentre sugli aspetti storico-scientifici dello studio dei terremoti R. SOLBIATI - A. MARCELLINI, *Terremoto e società*, Milano 1983.

⁵ *Cities and Catastrophes. Coping with Emergency in European History*, Peter Lang, Frankfurt am Main, Berlin, Bern, Bruxelles, New York, Oxford, Wien 2002; ed anche *Disastro! Disasters in Italy since 1860. Culture, Politics, Society*, New York 2002.

⁶ Per riferimenti ai saggi che nello specifico affrontano la ricostruzione di Messina dopo il terremoto del 1908 dal punto di vista della progettazione urbanistica e del possibile recupero

Il saggio storico contenuto in questo volume intende offrire invece una lettura della catastrofe sotto l'ottica contemporanea dell'emergenza come fatto politico rilevante a livello sopranazionale. Prendendo spunto da alcune considerazioni contenute in un volume celebrante l'intervento della marina britannica nel terremoto di Messina del 1908⁷, esso si distacca dalla convenzionale ricostruzione fatta nel passato dei soccorsi prestati alle popolazioni terremotate⁸, in quanto si sofferma sull'interesse britannico a prendere parte attiva alle operazioni immediate di soccorso ed anche alla ricostruzione della città.

La rapidità con cui la notizia del terremoto si diffuse, e lo spazio che essa trovò sulla stampa di tutte le nazioni, furono fenomeni certamente nuovi e senza precedenti, che contribuirono a proiettare all'esterno l'immagine di una nazione raccolta nel dolore dell'immane disastro, di un Paese la cui identità nazionale alla fine sarebbe uscita fortificata dal terremoto⁹. Nel contempo, la vastità delle distruzioni e del numero delle vittime rimaste sotto le macerie, scuotendo l'opinione pubblica mondiale, fece sì che per la prima volta l'emergenza provocata da una catastrofe naturale divenisse un evento di rilevanza politica nel campo delle relazioni internazionali¹⁰.

dei monumenti architettonici più importanti, A.M. OTERI, *Memorie e trasformazioni nel processo di ricostruzione di Messina dopo il terremoto del 1908*, in «Storia Urbana», 2005, n. 106-107, pp. 13-64. Sulla speculazione edilizia che ne condizionò la riedificazione vedi nella stessa rivista G. BARONE, *Sull'uso capitalistico del terremoto. Blocco urbano e ricostruzione edilizia a Messina durante il fascismo*, 1982, n. 19, pp. 47-104, e A. CHECCO, *Messina dal terremoto al fascismo. La ricostruzione senza sviluppo*, 1989, n. 46, pp. 161-192.

⁷ J.W. WILSON - R. PERKINS, *Angels in Blue Jackets. The Navy at Messina 1908*, Picton Publishing, Chippenham 1985. In questo libro pubblicato all'indomani della guerra nelle Isole Fackland, i due autori evidenziano l'importanza politica dell'intervento britannico nel terremoto del 1908, allo scopo di porre l'accento sulla necessità di mantenere in efficienza la marina britannica anche in tempi di pace.

⁸ Nella letteratura a carattere storico-letterario pubblicata sin dal 1909 sul terremoto del 28 dicembre 1908, troppo abbondante per essere citata in una nota, sembra che l'intervento della marina russa a Messina sia stato quello ad aver suscitato il maggiore interesse, ed ad avere avuto nel tempo anche il maggior impatto politico. Basti pensare che per commentarlo una targa fu affissa nel 1978 al Palazzo del Municipio di Messina, mentre nel 1988 l'amministrazione provinciale sponsorizzò la pubblicazione del libro *1908. Marinai russi a Messina*, a cura di R.M. Palermo Di Stefano e V. Di Paola, Messina 1988.

⁹ A proposito vedi J. DICKIE, *A patriotic disaster: the Messina-Reggio Calabria earthquake of 1908*, in *Disastro! Disasters...*, cit., pp. 50-71; mentre per una raccolta degli articoli apparsi sui maggiori periodici dell'epoca cfr. *Il terremoto di Messina: corrispondenze, testimonianza e polemiche giornalistiche*, a cura di F. Mercadante, Ed. Ateneo, Roma 1962, riproposto nel 2003 in ristampa anastatica dall'Istituto di Studi storici "Gaetano Salvemini" di Messina.

¹⁰ Ciò emerge chiaramente dall'analisi critica dei documenti utilizzati nel presente saggio e che si trovano raccolti presso gli archivi nazionali britannici di Londra nel fondo della corrispondenza politica e consolare del Foreign Office, d'ora in poi citato solo come FO 371.

Il terremoto sembrò agire quasi da elemento catalizzatore della tensione esistente nei rapporti fra le maggiori potenze europee del tempo. Dando un esempio eclatante della solidarietà umana, tutte le nazioni furono partecipi per un breve momento della disgrazia che aveva colpito l'Italia; anche se poi, passata l'emergenza, le operazioni di soccorso divennero un fatto politico¹¹, poiché alla solidarietà subentrarono ben presto l'interesse economico e l'alta strategia.

Nell'evidenziare la debolezza navale e militare della giovane nazione italiana, infatti, l'inaspettata catastrofe naturale aveva spietatamente messo in luce anche la sua vulnerabilità, facendo di conseguenza valutare agli strateghi l'opportunità o meno di un sovvertimento degli equilibri di potenza in Europa. Al tempo stesso essa aveva aperto la prospettiva su numerose possibilità di guadagno e di profittevole investimento a breve e lunga scadenza, che suggerivano al governo britannico di mantenere a Messina un posto consolare. D'altronde, essendo rimasta immutata la posizione strategica dello Stretto, da parte britannica ci fu la convinzione che la città era destinata inevitabilmente a risorgere intorno al suo magnifico porto.

La dimensione internazionale ed il posto che la città aveva avuto, tra il XVIII e il XIX secolo, nel processo d'interscambio tra il meridione d'Italia ed i paesi del capitalismo emergente sono stati del resto chiaramente evidenziati dagli studi fatti nel passato, solo che in genere le attività economiche che avevano attirato e trattenuto numerosi cittadini britannici nella città anche dopo la perdita del porto franco e della sua completa distruzione nel terremoto del 1908 vi hanno trovato poco spazio. Di fatto, dalla documentazione consultata nel corso della ricerca appare evidente che le ditte britanniche interessate alla piazza commerciale di Messina tra la fine dell'Ottocento e l'alba del Novecento erano numerose e restarono tali anche negli anni immediatamente successivi alla catastrofe, quando a quelle rimaste attive vennero ad aggiungersi grossi gruppi finanziari e industriali del Regno Unito interessati a prendere parte attiva nel processo di ricostruzione della città e del suo porto. Certamente, il commercio generale e il trasporto marittimo continuarono a restare, come già nel passato, centrali nell'attenzione che i rappresentanti di Sua Maestà britannica prestavano agli affari locali, tanto che a partire dalla prima guerra mondiale essi furono tenuti pure, in quanto Naval Officers, ad inviare periodici rapporti informativi riservati all'Admiralty¹².

¹¹ Per il dibattito politico sulla stampa nazionale vedi in *Il terremoto di Messina...*, cit.

¹² Vedi a proposito pure M.T. DI PAOLA, *Tra commercio e intelligence: il vice consolato britannico a Messina tra le due guerre mondiali*, in *Messina negli anni Venti e Trenta. Una città meridionale tra stagnazione e fermenti culturali*, a cura di R. Battaglia, M. D'Angelo, S. Fedele, M. Lo Curzio, Sicania, Messina 1997, pp. 659-700.

D'altro canto i viceconsoli, pur non avendo incluso tra i loro compiti ufficiali quello di raccogliere dati ed informazioni sugli sviluppi politici e sociali, finivano col fornire sempre, fra le righe dei rapporti sulla vita economica nel loro distretto o nella loro corrispondenza consolare, anche opinioni sull'ambiente locale che erano spesso tenute in considerazione dai funzionari britannici incaricati di formulare le linee da seguire nella politica italiana della Gran Bretagna. Le loro figure, però restano poco conosciute e per questo motivo, trattando delle presenze e degli interessi britannici a Messina nel periodo considerato, si è cercato pure di ricostruire le vicende relative al vice consolato britannico.

L'idea di pubblicare questo libro è nata dall'incontro di due professionalità apparentemente distanti, ma che in certi ambiti possono scoprirsi reciprocamente funzionali l'una all'altra, quella dello storico e quella dell'anglista.

Dopo il saggio storico contenuto nella prima parte, infatti, un saggio linguistico introduce all'approccio seguito nella riscrittura traduttiva e nell'analisi linguistica dei documenti, in modo da condurre il lettore a leggere tra le righe ciò che l'interpretazione storica aveva portato ad evidenziare riguardo alle motivazioni dell'intervento britannico nell'area dello Stretto. L'attenta analisi del contenuto e del linguaggio usato nei vari scritti ha permesso, infatti, di confermare l'assunto storico circa l'interesse e l'utilità geopolitica della presenza inglese e d'individuare anche alcuni aspetti comportamentali rilevanti, utili a penetrare la 'visione' britannica dell'interagire umano nei luoghi della catastrofe.

Segue poi l'antologia dei documenti, in cui ogni scritto riprodotto è preceduto da un titolo che ne indica sommariamente gli elementi essenziali, l'autore, il destinatario, il luogo d'origine e la data; inoltre, è commentato con note a piè di pagina che evidenziano di volta in volta i brani ritenuti interessanti dal punto di vista linguistico, riportandone pure il testo in lingua originale. Il corpo principale e forse più interessante di questa parte documentaria è costituito dal rapporto finale scritto dal colonnello Delmé-Radcliffe, che per la sua rilevanza il Foreign Office fece a quel tempo stampare e circolare in modo riservato fra i vari dipartimenti governativi.

Questo documento contribuì indubbiamente a far cristallizzare l'opinione che diplomatici e uomini di governo britannici già nutrivano sul carattere degli Italiani e sulla opportunità di avere l'Italia come alleata. Al tempo stesso, nel trasmettere la visione che gli Inglesi ebbero della società italiana colta in un momento d'emergenza, esso consente l'individuazione degli aspetti comportamentali utili a comprendere meglio l'origine ed il permanere di certi stereotipi nelle relazioni anglo-italiane.

La stesura originale del rapporto era corredata di planimetrie dei principali comandi militari nell'aree terremotate, grafici relativi al periodo d'impiego

della flotta italiana, diagrammi raffiguranti la costa siciliana e calabra dove le navi italiane erano impegnate nell'opera di soccorso, ed anche alcune immagini fotografiche. Tutti questi materiali, ovviamente, non furono inclusi nel rapporto stampato dal Foreign Office, ma con il rapporto originale andarono archiviati in un fascicolo tra le carte del War Office, che una volta depositato negli archivi nazionali britannici è andato purtroppo disperso. Per le immagini che illustrano il volume si è dovuto ricorrere quindi ad altre fonti, fra cui le collezioni del fondo fotografico dell'Archivio comunale di Messina.

Consegnando questo lavoro alle stampe è doveroso esprimere un segno di riconoscenza ai funzionari degli archivi e delle biblioteche, che con la loro collaborazione e disponibilità hanno facilitato l'individuazione e riproduzione delle fonti utilizzate, ed anche agli amici e colleghi Maria Gabriella Adamo, Aldo Bruno, Giovanni Molonia, Alessandro Perrini e Dionisio Triscari, che con generosità hanno dato consigli utili nella fase di stesura finale del testo. Un sentito ringraziamento va soprattutto all'Istituto di Studi Storici "Gaetano Salvemini" di Messina, ed in particolare a Michela D'angelo, Rosario Battaglia e Santi Fedele, per avere reso possibile la pubblicazione del presente volume.

Messina, 8 dicembre 2005

Maria Teresa Di Paola

Abbreviazioni

ACPME Demanio 1/9	Archivio della Capitaneria di Porto, Messina Ufficio Demanio Marittimo, Registro Concessioni 1870-1912
ACS MAIC MI DGAC CCS	Archivio centrale dello Stato Ministero dell'Agricoltura Industria e Commercio Ministero dell'Interno, Direzione generale amministrazione civile, Comitato di soccorso dei danneggiati dal terremoto della Calabria e della Sicilia del 28 dicembre 1908
PCM CCS	Presidenza del Consiglio dei Ministri, Comitato di soccorso dei danneggiati dal terremoto della Calabria e della Sicilia del 28 dicembre 1908
LLPP	Lavori Pubblici
ASME Gab. Pref.	Archivio di Stato di Messina Prefettura di Messina, Gabinetto del Prefetto 1909-1939
BNA ADM 116 BT 31 FO 45 FO 70 FO 172	British National Archives Admiralty and Secretariat Cases Board of Trade, Foreign Office, General Correspondence, Italy Foreign Office, General Correspondence, Sicily & Naples Foreign Office: Embassy and Consulate, Italy & Predecessor States, Register of Correspondence
FO 368	Consular Department, Commercial and Sanitation Correspondence, Italy (1906-1940)
FO 369	Consular Department, General Correspondence, Italy (1906-1940)
FO 371	Foreign Office, General Correspondence, Political, Italy (1906-1957)
FO 653/14	Foreign Office, British Consulate at Messina, Register of Births 1854-1957
FO 653/15	Foreign Office, British Consulate at Messina, Register of Deaths 1854-1957

L'EMERGENZA COME FATTO POLITICO:
IL TERREMOTO DEL 1908 E LA PRESENZA
INGLESE NELLO STRETTO DI MESSINA

di

Maria Teresa Di Paola



1 - Messina in fiamme vista arrivando dal mare in una cartolina del dopo terremoto. Messina, collezione privata



2 e 3 - Rovine della Palazzata e del molo. Messina, Archivio Storico Comunale



4 e 5 - La dogana e il molo sud del porto distrutti. Messina, Archivio Storico Comunale



L'INTERVENTO DELLA MARINA BRITANNICA NEL TERREMOTO DEL 1908

*Checché vogliano o dicano i diplomatici... le simpatie e le antipatie
dei popoli sono forza contro le quali non è dato andare,
noi possiamo tenere per fermo che la quadruplice alleanza
si è fatta la settimana scorsa fra il Pizzo di Calabria e il Faro di Sicilia.
(TARANTIN, *La quadruplice alleanza*)¹*

1. *Il terremoto del 1908 nel contesto internazionale*

Quando il pomeriggio del 28 dicembre 1908 giunse al Ministero della Marina italiana il messaggio telegrafico mutilato «Messina completamente distrutta», che la torpediniera “Scorpione” aveva inviato dal posto telegrafico di Nicotera, la prima cosa che a Roma si pensò fu che la città fosse stata bombardata dalla flotta austro-ungarica e non di certo che fosse al centro di una catastrofe naturale. Un attacco a sorpresa dell’Austria, in effetti, era a quel tempo un’eventualità più prevedibile di un terremoto in una zona sismica come quella dell’area dello Stretto, per altro già negli anni 1905 e 1907 colpita da violente scosse telluriche². Ciò era stato riferito dal capitano di una delle corazzate italiane intervenute in soccorso all’*attaché* militare inglese, che l’aveva riportato subito all’ambasciatore Sir James Rennell Rodd³.

Dopo un periodo di relativa distensione durante il 1907, nell’autunno del 1908 i rapporti dell’Italia con l’Austria erano tornati ad essere nuovamente tesi, a seguito dell’annessione ad ottobre della Bosnia-Erzegovina all’Impero asburgico ed al riaccendersi a novembre delle agitazioni degli studenti italiani a Vienna. Commentando lo stato delle relazioni italo-austriache, l’ambasciatore austriaco in Italia aveva confidato a Rennell Rodd, appena giunto a Roma quale rappresentante della Gran Bretagna, che «[...] al momento c’era una reazione sfavorevole, che si era perso il terreno guadagnato, e che le relazioni tra le due nazioni stavano per essere, se non lo erano già, quasi così cattive

¹ L’articolo da cui è tratta la citazione fu pubblicato su «Il Mattino» del 9-10 gennaio 1909 ed ora si trova citato in *Il terremoto di Messina...*, cit., p. 596. Tarantin era lo pseudonimo usato da Edoardo Scarfoglio.

² Su questi terremoti cfr. G. CINGARI, *Storia della Calabria dall’Unità a oggi*, Laterza editore, Roma-Bari 1982; ed anche E. D’AGOSTINO, *I terremoti del primo Novecento nell’ex circondario di Gerace*, in «Rivista storica calabrese», n. 1-2, 1993, pp. 31-46.

³ A proposito vedi FO 371/682 Col. Delmé-Radcliffe a Sir Rennell Rodd, relazione provvisoria riservata presentata del 22 aprile 1909 (da ora Rapporto Delmé-Radcliffe cit.)

come lo erano state, prima della Triplice alleanza [...]»⁴. Le stesse forze armate italiane non escludevano del resto la possibilità di uno scontro con l'Austria. Anzi, una simile eventualità era stata l'idea portante nelle manovre congiunte che Marina ed Esercito italiani avevano tenuto nell'agosto di quell'anno nel Mar Tirreno, fungente nella finzione bellica da Mar Adriatico⁵.

In effetti, il 1908 era stato un anno di crisi a livello internazionale in generale. All'affermarsi delle mire espansionistiche dell'Austria nei Balcani aveva fatto seguito l'isolamento della Russia. Ancora sotto le difficoltà creategli nel 1905 dalla sconfitta con il Giappone e dalla rivoluzione interna, lo zar Nicola aveva suggerito una conferenza europea, ma la proposta non aveva trovato risposta da parte della Francia, né tanto meno dall'Inghilterra e dalla Germania. Solo l'Italia era stata disposta a stringere nell'autunno del 1907 un trattato commerciale con i russi, ed i negozianti messinesi n'avevano avuto molto beneficio, essendo il porto di Messina una delle più importanti piazze di sbarco per i grani provenienti da Odessa, che a sua volta riceveva dal porto siciliano grandi quantità d'agrumi e derivati⁶.

Nel mentre, i rapporti tra Germania e Inghilterra s'erano sempre più irrigiditi a causa dell'acceleramento delle costruzioni navali tedesche e della riluttanza inglese ad assumere impegni politici, in pratica la neutralità in caso di conflitto. Questa mancanza di cordialità nelle relazioni fra i due paesi era stata osservata con attenzione e apprensione in Italia, sia perché in debiliva la fiducia della nazione nella Triplice alleanza quale garante della pace europea, sia perché aveva provocato una diminuzione del potenziale bellico della flotta navale inglese nel Mediterraneo, che nell'immaginazione politica degli italiani costituiva una garanzia indiretta, ma efficace, per la sicurezza italiana⁷.

⁴ L'ambasciatore inglese avrebbe presentato le credenziali al Re d'Italia il 20 dicembre 1908. Cfr. FO 371/470, Sir Rennell Rodd a Sir E. Grey, nota del 18 dicembre 1908.

⁵ Ciò era riferito in FO 371/683, *Annual report for 1908 by Sir Rennell Rodd*, Roma 22 marzo 1909; ed in *Report from Naval Attaché on Naval Maneuvres in Italy*, s. d. (febbraio 1909).

⁶ Da sempre la Russia aveva importato agrumi e derivati dal porto di Messina, ma da alcuni anni essa n'era divenuta il maggiore acquirente, avendo importato nel biennio 1904-1905 una media di 19.270 tonnellate di prodotti agrumari, mentre Austria, Stati Uniti, Gran Bretagna e Germania n'avevano importato rispettivamente 16.182, 15.188, 13.511 e 13.186 tonnellate. Questo tipico settore dell'economia messinese aveva resistito alla concorrenza spagnola ed americana, e talvolta anche alle elevate tariffe doganali di alcuni importanti mercati esteri, grazie alle trasformazioni culturali introdotte (quali la creazione delle arance senza semi 'Noval' e dei limoni 'verdello' e 'fino Interdonato'), ma soprattutto al costante lavoro promozionale e di razionalizzazione del commercio agrumario. R. BATTAGLIA, *L'ultimo 'splendore'. Messina tra rilancio e decadenza*, Rubbettino, Soveria Mannelli 2003, pp. 102-107. Per le relazioni diplomatiche in Europa in quegli anni resta un classico R. ALBRECHT-CARRIÉ, *Storia diplomatica dell'Europa*, Cappelli, Rocca di S. Casciano 1964.

⁷ *Annual report for 1908 by Sir Rennell Rodd...*, cit.

In questo clima di tensione, erano numerose le unità navali che solcavano le acque del Mediterraneo e del Canale di Sicilia, facendo bella mostra della potenza e dell'avanzamento tecnologico raggiunto negli armamenti navali dai rispettivi paesi, e che erano pronte ad intervenire al primo sorgere di una crisi. Ciononostante, pur essendocene tutte le premesse, non fu una crisi internazionale a mobilitarle, ma una calamità naturale che improvvisa, spietata, richiese l'impegno di molte di loro per approntare un'operazione di soccorso senza eguali⁸. Le prime a giungere sulla scena del disastro furono di fatto alcune unità da guerra inglesi e russe, che la mattina del 28 dicembre si trovavano lungo la costa siciliana. Furono gli ufficiali ed i marinai di queste navi, nonostante la barriera della diversità di linguaggio, ad avviare subito e in modo sistematico un piano d'emergenza per prestare soccorso a Messina. Così, per diversi giorni, uomini di diversa nazionalità lavorarono fianco a fianco, impegnati senza tregua a liberare dalle macerie i sopravvissuti, trasportare e curare i feriti, allieviare le sofferenze di chi era rimasto senza niente e nessuno al mondo⁹.

Il terremoto ebbe indubbiamente un effetto catalizzatore delle tensioni internazionali, ma al tempo stesso esso rese possibile un confronto di potenza fra la Gran Bretagna, la Russia e le nazioni della Triplice alleanza. A quell'epoca la supremazia sui mari costituiva l'elemento determinante in un conflitto fra nazioni, e per questo motivo gli esperti di strategia militare cercavano di sensibilizzare l'opinione pubblica sull'importanza della potenza navale in caso di una guerra. Proprio nel 1908, infatti, il capo ingegnere della Marina militare francese pubblicò in Francia uno studio sull'argomento che fu subito diffuso pure nella versione inglese¹⁰, a cui fecero seguito gli studi specifici sulla strategia bellica navale del Daveluy. Restava però da vedere quale delle potenze navali sarebbe riuscita a prevalere¹¹.

All'epoca la Marina britannica stava attraversando un periodo di grande riorganizzazione. Sin da quando nel 1904 l'ammiraglio Fisher aveva assunto il controllo dell'Ammiragliato, la politica navale inglese era stata quella di ridurre notevolmente la consistenza della Flotta del Mediterraneo e delle acque lontane, per concentrare tutte le risorse disponibili nel potenziamento della flotta per la difesa nel Mar del Nord, poiché era ritenuto impellente fronteggiare il

⁸ Come evidenziato in J.W. WILSON - R. PERKINS, *Angels...*, cit.

⁹ Cfr. FO 371/681, Sir Rennell Rodd a Sir E. Grey, nota del 4 gennaio 1909.

¹⁰ A.M. LAUBEUF, *Les Luttes Maritimes Prochains: États-Unis et Japon. Angleterre et Allemagne*, (Paris) 1908, pubblicato anche in inglese col titolo da bestseller *Naval supremacy. Who? England or Germany? Unites States or Japan?*, Siegle & Hill, (London) 1908.

¹¹ R.D. DAVELUY, *L'Esprit de la Guerre navale*, 1909; IDEM, *A Study of Naval Strategy* (United States Naval Institute Papers and Proceedings N° 131), 1909.

pericolo della crescente presenza tedesca sui mari bloccandone l'accesso all'Oceano. In particolare, le spese del bilancio statale per la Marina erano state quasi tutte concentrate nel varo di grandi corazzate, un cui primo esemplare – la “Dreadnought” – fu varato già nel dicembre del 1906. Tale politica, approvata da chi temeva il continuo espandersi e rafforzarsi della potenza navale tedesca, aveva suscitato grande allarme in Italia ed era stata duramente criticata nel Regno Unito dai sostenitori della tradizionale politica inglese d'influenza mondiale. All'interno di Whitehall, infatti, non tutti la condividevano, a cominciare dai vertici del Foreign Office e del Colonial Office per finire con il Comandante in Capo della Flotta britannica nella Manica ammiraglio Sir Charles Beresford, che fra l'altro sedeva come il Fisher nel Committee for Imperial Defence. Essa era avversata pure all'interno del Quartier generale della Flotta britannica del Mediterraneo che aveva sede a Malta, e che nel 1907 aveva dovuto accogliere quale Field Marshall Commanding-in-Chief e High Commissioner, sua altezza reale il principe Arthur duca di Connaught, allontanato dalla capitale per le sue simpatie filotedesche¹².

Costoro avevano trovato un ulteriore supporto alle loro critiche proprio in alcuni eventi catastrofici avvenuti nei due anni precedenti al 1908, in occasione dei quali le navi inglesi non erano potute intervenire a prestare soccorso. In effetti, se il mancato intervento britannico nel terremoto dell'agosto 1906 in Cile era stato soltanto notato e criticato, essendo presenti in quel paese sudamericano grossi interessi finanziari inglesi, nel caso di quello avvenuto nel gennaio 1907 in Giamaica l'opinione pubblica aveva gridato al disonore e alla vergogna nazionale, perché quest'isola faceva parte dell'Impero coloniale britannico. In questo caso gli aiuti immediati erano giunti dagli Stati Uniti e non dalla madre patria, proprio perché per la politica del Fisher la Flotta britannica dei Caraibi era stata ridotta a solo due incrociatori, che per altro al momento della catastrofe si trovavano in mari troppo lontani per potere prontamente intervenire in soccorso dei sopravvissuti¹³. Il terremoto dello Stretto di Messina sopraggiunse quindi proprio al momento giusto per offrire agli inglesi l'opportunità di riscattare agli occhi dell'opinione pubblica mondiale l'onore della Nazione britannica, ma anche di affermare la loro potenza navale, mostrando l'efficienza e la capacità di presenza della Royal Navy nel Mediterraneo¹⁴.

¹² Sulla politica navale del Fisher cfr. R. ALBRECHT-CARRIÉ, *Storia diplomatica...*, cit., pp. 365-366; ed anche J.W. WILSON - R. PERKINS, *Angels...*, cit.; G. BOIATTI, *La terra trema. Messina 28 dicembre 1908. I trenta secondi che cambiarono l'Italia, non gli italiani*, Arnoldo Mondadori, Milano 2004, e *The Annual Register. A Review of Public Events at Home and Abroad for the Year 1904*, Longmans Green & Co., London 1905 ed anni seguenti.

¹³ Ivi. Su questo terremoto, V. CORNISH, *The Jamaica Earthquake 1907, 1908*.

¹⁴ Come evidenziato in J.W. WILSON - R. PERKINS, *Angels...*, cit.

Situata lungo una zona costiera dal fondale profondo, che permetteva l'ancoraggio di navi molto grandi, l'area colpita dalle scosse telluriche era distante solo poche ore di navigazione da Malta, la base principale di rifornimento della flotta navale britannica. Essendo il 28 dicembre il primo giorno lavorativo dopo il congedo natalizio, la maggior parte delle navi ancorate nel porto di La Valletta erano pronte a prendere il mare. Anzi una di loro, la torpediniera "Boxer", aveva già preso il largo quando le fu segnalato dalla base di recarsi immediatamente a Siracusa e da lì procedere con il "Sutlej" per Messina, al fine di fornire maggiori informazioni sulla gravità del disastro al Comando di Malta¹⁵.

La notizia dell'avvenuto terremoto era stata intercettata in varie lingue dalla stazione telegrafica di La Valletta nel primo pomeriggio del 28 dicembre, ma già dal sorgere del giorno nella città era stato temuto che qualcosa di terribile stesse accadendo, perché alle 7,30 del mattino un'onda alta aveva scosso le piccole imbarcazioni attraccate nel porto ed allagato i magazzini lungo il molo di Sliema Creek. Inoltre, i telegrafisti in servizio lungo le linee delle compagnie inglesi avevano avuto modo di monitorare sia l'interruzione sia il crescere dei messaggi relativi all'accaduto in un'area intorno allo stretto di Messina¹⁶. Tra i vari messaggi pervenuti c'era stato pure quello del capitano Le Marchant del "Sutlej", una moderna nave scuola della Marina britannica all'ancora nel porto di Siracusa, il quale riferiva che nella città circolava la voce che Messina era stata completamente distrutta da un terremoto, perciò chiedeva l'autorizzazione a prendere il mare per prestare soccorso ai terremotati¹⁷.

Con il suo porto ancora molto attivo, nonostante le tante crisi economiche e commerciali che avevano toccato la Sicilia negli anni precedenti, Messina da lungo tempo era sede consolare britannica ed aveva anche una larga comunità inglese residente, composta in prevalenza da benestanti mercanti, armatori, industriali ed agenti marittimi, con famiglie e personale impiegatizio alle dipendenze, che contribuivano a crearne il benessere e a stimolare anche la modernizzazione dell'ambiente cittadino. Inoltre, essendo la città una sosta obbligata nella rotta commerciale del Regno Unito, nel suo porto c'erano sempre attraccati diversi mercantili britannici. Era molto probabile, dunque, che interessi e vite dei sudditi inglesi fossero stati messi in grave pericolo dalla catastrofe nello Stretto, e ciò non mancava di creare una certa apprensione a Londra. Prefigurando forse tutto il lavoro burocratico che ne sarebbe derivato

¹⁵ FO 371/470, Commander-in-Chief (Mediterranean) all'Admiralty, dispaccio n. 444 del 29 dicembre 1908.

¹⁶ Come riportato in G. BOIATTI, *La terra trema...*, cit., p. 88.

¹⁷ Cfr. Rapporto Delmé-Radcliffe cit., e FO 371/682, Curzon-Howe all'Admiralty, rapporto del 5 gennaio 1909.

una volta che la notizia fosse stata diffusa, un funzionario del Foreign Office aveva così commentato il dispaccio telegrafico che il console britannico a Palermo aveva inviato per comunicare l'avvenuto disastro e la completa distruzione della sede consolare a Messina: «Brutte notizie. Speriamo che nessuno dei nostri marinai sia rimasto ucciso o ferito»¹⁸.

Secondo alcuni, però, non è tanto per questo motivo che da parte inglese s'interveniva¹⁹. Certamente quelli che ebbero la sorte di trovarsi coinvolti nell'emergenza furono mossi da un sincero spirito di solidarietà con le popolazioni afflitte; tuttavia, è pur vero che la decisione dell'intervento della Marina britannica spettò a degli uomini che erano delle personalità di primo piano e che seppero cogliere nel terremoto l'occasione per far sentire la presenza di una nazione che ancora aveva un grosso peso in Europa e nel contesto internazionale.

Proprio quel giorno Sir Rennell Rodd aveva inviato nella mattinata un rapporto al Foreign Secretary Sir Grey, in cui riferiva quanto aveva appreso in un colloquio avuto con un giornalista italiano molto vicino al marchese Di Rudini. Quand'era ministro degli Esteri il marchese aveva acconsentito al rinnovo della Triplice alleanza solo a condizione che nel trattato fosse inclusa una clausola che dava all'Italia la facoltà di restare neutrale in caso d'ostilità fra le altre due parti e la Gran Bretagna. Subentrògli Prinetti alla Farnesina, tale clausola era stata fatta cadere; tuttavia, al momento il terreno era fertile per rinsaldare i rapporti d'amicizia fra le due nazioni. Nell'apprendere nella serata della catastrofe, quindi, l'ambasciatore capì subito che era giunto il momento propizio per mettere in pratica l'auspicata politica d'avvicinamento all'Italia ed immediatamente sollecitò il Comando navale di Malta ad intervenire urgentemente nella maniera più incisiva. Inoltre, provvide ad inviare a Messina l'*attaché* militare colonnello Charles Delmé-Radcliffe, a cui affidò il compito di fare da *trait-de-union* fra la Royal Navy, le autorità italiane e i cittadini britannici che erano stati coinvolti nel terremoto²⁰.

A Malta, il messaggio da Roma confermava la necessità di un'azione efficace e faceva scattare le operazioni di soccorso in maniera più massiccia. Sua altezza reale il Duca di Connaught, High Commissioner per il Mediterraneo, convocava subito una riunione d'emergenza per concordare un piano d'azione. Dovendosi procedere via mare era scontato che la Marina avrebbe dovuto svolgere il ruolo maggiore, impegnando tutte le navi e gli uomini a

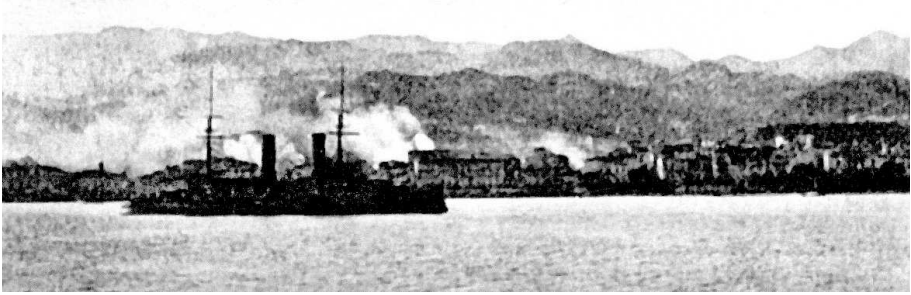
¹⁸ FO 371/681, minuta del 1 gennaio 1909; ed anche FO 369/154 Churchill a Sir Grey, telegramma del 29 dicembre 1908, e successivi telegrammi e lettere varie richiedenti informazioni riguardo a familiari e amici residenti o di passaggio nell'area terremotata.

¹⁹ J.W. WILSON - R. PERKINS, *Angels...*, cit.

²⁰ FO 371/682, Sir Rennell Rodd a Sir E. Grey, nota del 28 dicembre 1908.

disposizione, ma cibo, scorte mediche e abilità chirurgica erano necessità primarie che da sola non avrebbe potuto fornire nella scala richiesta. Occorreva subito autorizzare, quindi, il rilascio delle scorte assegnate alla guarnigione militare di stanza nell'isola ed anche l'acquisto sul mercato locale di tutti gli approvvigionamenti civili indispensabili, provvedendo ovviamente alla copertura delle considerevoli spese previste. C'erano poi da considerare tutta una serie d'aspetti legali ed assicurativi, come ad esempio quelli riguardanti il trasporto di civili su navi da guerra britanniche, oppure l'opportunità di lasciare scoperto o meno il personale inglese sbarcato a terra, di fronte ai pericoli che avrebbero potuto incontrare nei luoghi della catastrofe. Occorreva poi decidere in quale veste i dottori civili maltesi e inglesi avrebbero accompagnato la spedizione di soccorso, come pure se l'uso delle armi bianche andava autorizzato al personale inglese, e se questo era tenuto ad accettare ordini anche dalle autorità italiane. Restava d'appurare inoltre se i Lloyds avrebbero coperto il costo degli eventuali danni ai mercantili inglesi partecipanti alle operazioni di soccorso. Le possibilità di protrarre a lungo la discussione erano evidentemente infinite, ma il buon senso fece mettere da parte i dubbi e senza aspettare direttive da Londra i presenti alla riunione decisero di fare tutto il possibile per aiutare gli Italiani²¹.

²¹ J.W. WILSON - R. PERKINS, *Angels...*, cit., pp. 38-40.



1 - Messina in fiamme vista arrivando dal mare (da J.W. WILSON - R. PERKINS, *Angels in Blue Jackets. The Navy at Messina 1908*, Picton Publishing, Chippenham 1985)



2 e 3 - Bambini terremotati soccorsi da marinai inglesi.
Messina, Archivio Storico Comunale



4 - Feriti imbarcati sulle scialuppe delle navi di soccorso (da «L'Illustrazione Italiana» del 10 gennaio 1909)



2. I primi soccorsi inglesi ai terremotati

Nel frattempo a Siracusa, come in altri porti siciliani in cui era giunta notizia della catastrofe, erano iniziati subito i preparativi per far fronte all'emergenza. La disponibilità a cooperare nelle operazioni di soccorso manifestata dal comandante della nave inglese "Sutlej" aveva permesso alle autorità civili italiane di caricarvi tutti quei rifornimenti che avevano potuto raccogliere in città. Cinque medici siciliani erano pure saliti a bordo per collaborare con gli inglesi ad allestire la nave in modo tale da poter accogliere eventuali feriti gravi. L'arrivo nel pomeriggio della torpediniera "Boxer" aveva consentito di caricare altre provviste e alle 11,30 di notte del 28 dicembre le due navi salparono alla volta di Messina.

Raggiunta la città alle prime luci del mattino, il comandante del "Sutlej" aveva dato ordine di ancorare a mezzo miglio del molo principale. Subito la nave era stata presa d'assalto da numerose piccole imbarcazioni stracolme di sopravvissuti, molti dei quali feriti, isterici e senza vestiti, che volevano tutti essere presi a bordo. Per alcuni attimi il caos era stato totale, poi trovato il modo di procedere con ordine aveva avuto inizio l'imbarco, dando precedenza ai bambini ed ai feriti, e mentre una parte dell'equipaggio prendeva in cura i rifugiati, la lancia a vapore e le scialuppe a remi della nave erano state messe in mare con gruppi da sbarco pronti a iniziare a terra le operazioni di salvataggio¹.

La torpediniera "Boxer", essendo più piccola, aveva potuto invece attraccare al molo sud del porto peloritano, e due dei suoi ufficiali erano scesi con 22 marinai per ispezionare i danni nelle immediate vicinanze e parlare con i marinai dei mercantili inglesi presenti, che già dal giorno prima avevano iniziato a scavare tra le macerie. Consegnate ai sopravvissuti che si accalcavano lungo il molo le scorte alimentari e le coperte che erano a bordo, il comandante del "Boxer", luogotenente Hanning-Lee, aveva dato ordine d'imbarcare i pochi feriti che la nave poteva accogliere ed era ripartito alla volta di Siracusa, essendo evidente che la torpediniera era troppo piccola per prendere parte attiva alle operazioni di soccorso².

A Messina era tutto un ammasso di macerie. Corpi senza vita erano sparpagliati dappertutto insieme agli arredi delle case distrutte. Un risuonare intermittente di lamenti e grida, di chi rimasto sepolto vivo e ferito chiedeva aiuto con le poche forze rimastegli, era udibile a distanza, mentre un centinaio di sopravvissuti, d'ogni età e ceto, erano raccolti miseramente in piccoli gruppetti lungo il porto, o vagavano sotto la pioggia incessante fra le rovine, lamentandosi

¹ FO 371/682, Le Marchant a Curzon-Howe, rapporto del 1 gennaio 1909.

² Ivi.

e piangendo senza speranza. Questo scenario da fine del mondo sarebbe stato indimenticabile per tutti quelli che accorsero in soccorso, ma soprattutto per l'equipaggio del "Sutlej", composto in prevalenza da ragazzi diciassetenni che stavano completando il loro addestramento in mare prima d'essere arruolati come effettivi nella marina inglese.

Già dal giorno prima, però, un grande aiuto ai messinesi era venuto dagli equipaggi delle navi e dei vascelli di varia nazionalità che erano ancorati nel porto di Messina e non avevano subito gravi danni. Per la loro valorosa opera di soccorso si erano particolarmente distinti gli uomini di quattro mercantili inglesi, "Drake", "Ebro", "Chesapeake" e "Alfonwen", i cui capitani dopo essersi assicurati che le navi non rischiavano d'affondare avevano mandato i loro uomini a terra a prestare aiuto alla popolazione.

In particolare, il capitano Carter del "Drake" aveva dato incarico al primo e al secondo ufficiale di cercare il Vice Console britannico e tutti i residenti inglesi che fossero sopravvissuti al terremoto. Nella loro ricerca gli ufficiali erano riusciti a liberare dalle macerie la famiglia del Sig. Carrara, l'agente marittimo che rappresentava a Messina il proprietario della loro nave, e anche un certo numero di messinesi che abitavano nelle immediate vicinanze del porto. Essendo impossibile intraprendere una ricerca più estesa verso l'interno della città, il capitano aveva allora imbarcato sulla sua nave il maggior numero possibile di terremotati ed a tarda notte del 28 dicembre si era diretto alla volta di Siracusa. Sul "Drake" avevano trovato rifugio complessivamente 6 suore e 57 bambini di un orfanotrofio, e altre 254 persone di cui 27 gravemente ferite. L'assistenza a questi feriti fu prestata mirabilmente da Miss Mary MacDonald, una cittadina inglese scampata alla catastrofe che a Messina insegnava nella locale scuola del Berlitz, e che avendo una precedente esperienza pratica d'infermiera ospedaliera s'era offerta volontaria sulla nave.

Il mercantile "Chesapeake", invece, avendo subito leggeri danni era rimasto ancorato per diversi giorni a Messina per ripararli, ma nel frattempo era stato trasformato in una sorta d'ospizio ospedaliero, dove il suo equipaggio aveva prestato un primo soccorso ed accudito agli 86 feriti che erano stati accolti a bordo. L'"Ebro" e l'"Afonwen" avevano subito imbarcato quanto più persone potevano per trasportarle a Palermo e a Napoli, mentre un altro mercantile inglese che era rimasto danneggiato alla chiglia, "Mariner", riparati i danni subiti lasciava Messina alla volta di Palermo portando con sé 12 rifugiati e non prendeva più parte alle operazioni di soccorso³.

³ Sull'opera di salvataggio svolta dagli equipaggi dei quattro mercantili inglesi cfr. FO 369/223, Churchill (Palermo) a Sir E. Grey, dispaccio del 30 dicembre 1908; ed anche G. LICATA, *Un giorno come gli altri: 28 dicembre 1908. Terremoto a Messina*, Editrice Massimo, Milano 1966, pp. 37-39, 174-175.

Quasi contemporaneamente alle due navi della British Royal Navy il 29 dicembre giunsero nel porto di Messina il vapore di linea tedesco "Therapia" e lo squadrone navale russo del Baltico. Il piroscafo tedesco avrebbe dovuto fare solo una breve sosta a Messina; senonché, di fronte alle rovine della Palazzata, il suo comandante aveva dato ordini immediati all'equipaggio di organizzare squadre di soccorso e di sbarcare a terra per cercare tra le macerie coloro che erano più bisognosi di cure mediche urgenti e trasportarli a bordo. Caricato diverse centinaia di sopravvissuti, "Therapia" prendeva il mare alla volta di Napoli. Le navi russe invece giungevano pronte ad intervenire. L'ammiraglia della flotta, l'incrociatore corazzato "Admiral Makarov", incurante del pericolo si spingeva fino a quasi toccare il molo mentre le altre due unità, le corazzate "Cesarevic" e "Slava", gettavano l'ancora a largo nella rada del porto peloritano.

Le due corazzate dello squadrone navale russo erano moderne navi da guerra, ognuna con un equipaggio di quasi 800 uomini, la cui presenza avrebbe avuto un forte impatto sugli eventi del giorno. Non erano ancora attraccate che già le loro scialuppe cariche di fanti da sbarco approdavano portando pane e coperte; mentre la nave "Slava" imbarcava 550 sopravvissuti per trasportarli a Napoli, il personale medico delle altre due unità russe organizzava un pronto soccorso sia a bordo delle navi che sul molo, dove sotto la direzione del chirurgo di bandiera Alexander Bunge erano stati allestiti dei tavoli operatori. Nel frattempo il grosso degli equipaggi, divisi in piccoli gruppi capeggiati da un giovane luogotenente o da un guardiamarina, dava inizio ad una ricerca sistematica fra le macerie delle case crollate, nella speranza di trovarvi sepolte persone ancora in vita, riuscendone a salvare in media sette all'ora per ogni gruppo. Gli ufficiali capigruppo avevano ricevuto pure l'ordine di sparare alla testa, sul posto, chiunque fosse stato sorpreso a rubare, poiché era evidente che sul luogo mancava una forza di polizia.

I giovani cadetti del "Sutlej" furono come trascinati dall'entusiasmo e dall'ardimento dei marinai russi; mentre una parte era impegnata a raccogliere i feriti meno gravi nelle immediate vicinanze del porto, il resto aveva formato gruppi di quattro uomini capeggiati da un ufficiale e si era addentrato nella città per liberare i feriti dalle macerie e trasportarli nel giardino pubblico, dove lo staff medico della loro nave aveva organizzato un'altra base di primo soccorso. Nel pomeriggio iniziava pure il trasporto dei feriti a bordo della nave scuola inglese ed a tarda sera, essendo stato riempito ogni spazio libero, "Sutlej" salpava alla volta di Siracusa, dove giungeva all'alba del 30 dicembre⁴.

⁴ Cfr. rapporto Le Marchant cit.

Nell'isola di Malta, intanto, la mattina del 29 ci fu lo stato di mobilitazione generale. Tutti furono sommersi, infatti, da un improvviso afflusso di autorizzazioni e permessi necessari per allestire i rifornimenti ed avviarli al porto per l'imbarco, mentre gli equipaggi delle unità destinate alla spedizione di soccorso preparavano le loro navi, sbarcando a terra il superfluo per far spazio a quanto sarebbe servito ad assistere i terremotati, e rifornendole di carbone e acqua. Sia il Comandante in Capo della Flotta che l'Alto Commissario per il Mediterraneo informarono prontamente Londra circa le prime iniziative prese, chiedendo pure il benessere per approntare ulteriori soccorsi.

Il primo comunicava che «Si è sparsa notizia del disastro [...] Inviato "Sutlej" ed una torpediniera per investigare. Ci sono adesso tre navi russe, e tre navi italiane che si trovavano a Palermo fino al 27 dovrebbero essere vicine. Ho chiesto se necessaria altra assistenza. Procederò in compagnia d'altre navi»; mentre il secondo faceva presente che «Nell'apprendere del disastro di Messina ho offerto aiuti, tende, rifornimenti, medicinali [...]. L'ammiraglio italiano ha accettato con gratitudine e richiesto l'invio immediato. In attesa di vostra approvazione sto inviando 700 tende con coperte ed altro. Presumo che potrò inviare altri aiuti se saranno richiesti»⁵. Ciò evidenzia che alla base navale inglese chi era in comando aveva potuto farsi un'idea chiara dell'emergenza e saputo prendere provvedimenti sin dal primo messaggio pervenuto dal "Sutlej".

Appena giunto nello Stretto di Messina il comandante della nave aveva immediatamente riferito che la città era completamente distrutta e in fiamme e che, pur essendo altre navi giunte in soccorso, la vastità della catastrofe era tale da richiedere ancora l'invio urgente di rinforzi e rifornimenti. Il Duca di Connaught aveva perciò dato ordine di preparare per l'imbarco una sezione dell'ospedale militare da campo, autosufficiente ed equipaggiata di tutto, ed anche tutte le tende che potevano essere recuperate fra lo stock militare e tutte le coperte e le provviste a disposizione della marina nella base di Malta. L'invio di quanto era stato così prontamente allestito, però, finì con l'essere ritardato a causa delle notizie contraddittorie che continuavano a giungere da Messina e che inducevano a pensare che forse da parte italiana non era stata realizzata a pieno l'entità della catastrofe.

Nella tarda mattinata di quello stesso giorno, infatti, era pervenuto un altro messaggio dal comandante del "Sutlej" comunicante che l'ammiraglio italiano Viale, appena giunto nel porto di Messina con due corazzate cariche d'approvvigionamenti, aveva ringraziato gli inglesi per i primi soccorsi portati dalle loro navi e declinato l'offerta d'ulteriori aiuti, dal momento che

⁵ Vedi dispacci del 29 dicembre 1908 del Commander-in-Chief (Mediterranean) all'Admiralty e del High Commissioner al Secretary of State for War, rispettivamente in FO 371/470 e FO 371/681.

stavano per arrivare altre navi italiane e la situazione sarebbe stata sotto controllo. In seguito, però, avendo avuto comunicato che l'incrociatore britannico "Minerva" era già pronto a salpare dalla base di Malta insieme con l'ammiraglia della Flotta, la corazzata "Exmouth", lo stesso aveva accettato con gratitudine l'aiuto offerto, auspicandone un invio immediato. Oltre 50.000 abitanti erano rimasti sotto le macerie a Messina e altri 30.000 a Reggio e nei villaggi limitrofi della Calabria, mentre l'interruzione delle linee di comunicazione per via terra non permetteva al momento di approvvigionare le zone con quanto era necessario per far fronte alle esigenze immediate dei sopravvissuti. Ciononostante, essendo previsto per il giorno successivo l'arrivo dei Reali d'Italia, l'ammiraglio inglese era stato pregato di rimandare per il momento la sua venuta nello Stretto. Il Comando di Malta aveva allora deciso di procedere lo stesso all'invio di tutti gli aiuti che così prontamente erano stati allestiti e già imbarcati sulle navi destinate per la missione⁶.

Pronto a salpare sin dalle 4 del pomeriggio del 29 dicembre, "Minerva" lasciò il porto di La Valletta alle 8,15 di sera, mentre la corazzata "Exmouth" rimandò di un giorno la partenza. Di fronte all'evidenza della necessità d'aiuti nella zona disastrosa l'ammiraglio Curzon-Howe non aveva ritenuto opportuno rimandare oltre la partenza, visto che insieme ai rifornimenti medici ed alimentari sulla sua nave era stato imbarcato pure un carico di 700 tende e 10.000 coperte, essenziali per proteggere le migliaia di sopravvissuti che stavano rischiando di morire per il freddo intenso abbattutosi sullo Stretto⁷.

Raggiunta Messina la mattina del giorno successivo, in coincidenza dell'arrivo dei sovrani d'Italia e del Ministro della Marina italiana vice-ammiraglio Mirabello, l'incrociatore "Minerva" dovette aspettare che il Re Vittorio Emanuele verificasse di persona la situazione, prima di poter procedere alle operazioni di sbarco dei rifornimenti e delle squadre di soccorso inviati da Malta. Nel frattempo, mentre attendeva di ricevere istruzioni da parte delle autorità italiane, il capitano della nave aveva dato ordine al suo equipaggio di trasportare a bordo i feriti che fino a quel momento avevano trovato rifugio e assistenza sul "Chesapeake", poiché il capitano di quel mercantile gli aveva segnalato d'aver finito tutte le scorte e di dover assolutamente proseguire nel suo viaggio per Costantinopoli. L'incrociatore era giunto pronto a prestare assistenza medica, avendo imbarcato a Malta tre medici chirurghi e tre infermieri trasferiti da altre navi, ed anche il vescovo anglicano di Gilbilterra, dr. Collins, partito per assicurare che gli inglesi periti nel disastro fossero seppelliti, ove possibile, secondo il rito anglicano.

⁶ Cfr. rapporto Curzon-Howe cit. e anche quello di Le Marchant cit.

⁷ Cfr. F03 71/ 682, Curzon-Howe all'Amm. Mirabello, rapporto del 2 gennaio 1909.

Ottenuto il permesso di sbarco, l'equipaggio del "Minerva" aveva installato a terra una stazione d'infermeria e d'ospedale ed anche scaricato tutti i rifornimenti che aveva trasportato; poi si era diviso in squadre di soccorso per svolgere vari compiti. Alcuni marinai avevano provveduto ad imbarcare e ad assistere i feriti; altri a trasportare evacuati da terra alle altre navi nella rada; altri ancora a picchettare di notte la zona del porto, per proteggere le scorte d'acqua e di cibo. I suoi ufficiali artiglieri invece erano stati impegnati nel trasporto d'esplosivi e nella demolizione di quegli edifici che erano ancora in fiamme o troppo pericolanti. L'incrociatore dava temporaneamente ospitalità anche al Console delegato statunitense, la cui abitazione era stata distrutta, e all'*attaché* militare colonnello Delmé-Radcliffe, giunto dall'ambasciata britannica a Roma per coordinare sul luogo l'intervento inglese⁸.

Già prima dell'arrivo dei sovrani d'Italia la situazione a Messina era un po' cambiata. Tornata sotto il controllo delle autorità italiane, la città era stata divisa in quattro zone. Negli spazi liberi erano state erette delle baracche per accogliere i sopravvissuti in attesa di essere evacuati. Squadre di soldati italiani armati si aggiravano fra le rovine per mantenere l'ordine ed evitare atti di sciacallaggio. Le zone terremotate della Calabria, invece, non avevano ricevuto ancora alcun soccorso. Così, quando la mattina del 31 giunse nello Stretto la corazzata "Exmouth", l'ammiraglio Curzon-Howe fu invitato dal re Vittorio Emanuele a portarsi subito sulla costa calabra per provvedere alle necessità di quelle zone.

A questo fine una parte del suo equipaggio fu sbarcata a Villa S. Giovanni, dove subito aveva avviato in modo sistematico la ricerca fra le rovine degli edifici e stabilito un centro di prima assistenza nella locale stazione ferroviaria il cui tetto non era crollato, riuscendo così a salvare numerose persone. Il resto fu diviso in piccoli gruppi guidati da un sotto ufficiale ed avendo avuto il compito di prestare soccorso in tutti quei villaggi che per forza maggiore erano stati abbandonati a se stessi (quali Cannitello, Rosali, Salice, Villa S. Giuseppe), passava l'intera giornata lavorando all'aperto per ritornare a bordo della corazzata solo a notte alta. Costantemente in movimento, l'ammiraglia della Flotta britannica aveva d'altronde da svolgere un importante ruolo di traghetto, perché essendo una nave grande aveva il personale e le imbarcazioni adatte per poter spostare scorte da un posto all'altro in gran quantità e velocemente⁹.

Ritenendo opportuno riorganizzare subito l'ordine sociale sconvolto dalla catastrofe, e risvegliare tra i superstiti la scala tradizionale dei valori, il comando

⁸ Cfr. rapporto Curzon-Howe cit. e anche il rapporto del capitano D. S. A. Wake al Commander-in-Chief (Mediterranean), 5 gennaio 1909, allegato alla lettera dell'Admiralty (M-513) al Foreign Office, gennaio 1909, in FO 371/682.

⁹ Cfr. rapporto Curzon-Howe cit.

della nave ammiraglia “Exmouth” aveva anche dato ordine ai suoi gruppi di lavoro d’individuare e radunare in comitati locali i più qualificati dei civili trovati illesi, affidando loro il compito d’indicare i villaggi ed i casi singoli più pietosi da soccorrere ed anche quello di provvedere alla distribuzione dei viveri. Gli abitanti abili delle zone colpite, ove possibile, dovevano essere indotti pure a riattivare i forni da pane, in modo d’avviare *in loco* la produzione di un elemento importante dell’alimentazione locale e al tempo stesso risvegliare tra gli scampati lo spirito d’iniziativa, di modo che non attecchisse in loro la mentalità dell’assistito¹⁰.

Per potenziare le operazioni di soccorso in Calabria il 31 dicembre il Comando della base navale di Malta inviò altre tre navi: gli incrociatori “Philomel” ed “Euryalus”, e la corazzata “Duncan”. Sul primo incrociatore erano stati imbarcati un carico di rifornimenti per la nave ammiraglia che si trovava già nello Stretto, ed anche 13 dottori civili maltesi, un farmacista e 7 chirurghi navali, la cui opera era necessaria per prestare assistenza ai numerosi sopravvissuti gravemente feriti che affollavano gli ospedali da campo già impiantati dagli inglesi a Villa S. Giovanni, Cannitello e Scilla. All’altro, invece, era stato affidato un carico di provviste alimentari, con l’ordine di tornare alla base dopo essersi messo a disposizione per l’eventuale trasporto di feriti a Siracusa, cosa che di fatto questo fece il 3 gennaio, dopo aver imbarcato 117 feriti a cui era stato già prestato un primo soccorso. Essendo una nave più capiente, la corazzata aveva avuto il compito di trasportare sul luogo del disastro tutto il necessario che il maggiore Gilbert Crawford, del corpo medico dell’esercito britannico di stanza a Malta, era riuscito in un giorno ad assemblare per formare un ospedale da campo con 200 letti.

Su quest’ultima nave avevano trovato posto anche gli uomini e le attrezzature necessarie per installare un completo panificio da campo, oltre ad una gran quantità di provviste per rifornire le navi inglesi già operanti nello Stretto. Dopo essersi fermata solo poche ore a Messina per scaricare alcuni rifornimenti, la nave corazzata “Duncan” aveva gettato l’ancora nei pressi di Catona. Completamente isolata per via terra, questa cittadina non aveva ancora ricevuto alcun aiuto e dei suoi 4.500 abitanti più della metà era rimasto ucciso o sepolto vivo. Una volta raggiuntala, le squadre di soccorso inglesi scoprirono che un solo dottore, accorso da un villaggio vicino, aveva dovuto occuparsi di centinaia di feriti nonostante fosse lui stesso ferito alla testa¹¹.

All’inizio di gennaio altre navi avevano lasciato la base di Malta per recarsi sul luogo della catastrofe. L’incrociatore “Canopus” era salpato il 5 mattina

¹⁰ Ciò è stato pure evidenziato in G. LICATA, *Un giorno come gli altri...*, cit., p. 60.

¹¹ Vedi i rapporti di Curzon-Howe e di Delmé-Radcliffe cit.

dopo aver imbarcato a bordo un carico di farina e di medicinali, ed anche un chirurgo e 14 ufficiali cannonieri trasferiti dalla nave “Ocean”. Giunto nel pomeriggio di quello stesso giorno a Messina, aveva scaricato i rifornimenti e nella serata aveva ripreso il mare senza inviare a terra nessun gruppo di soccorso, essendo evidente che nella città gli aiuti per continuare il lavoro di ricerca tra le macerie erano ormai più che sufficienti¹². L’8 gennaio aveva preso il mare l’incrociatore “Lancaster” con un duplice compito da eseguire a Messina. I suoi uomini avrebbero dovuto, infatti, recuperare tra le rovine del vice consolato inglese i codici cifrati e tutti i documenti reperibili; ed anche rintracciare il corpo del Rev. Charles Huleatt, il cappellano anglicano rimasto sepolto con la famiglia sotto le macerie della propria casa. Il primo compito fu relativamente facile da portare a termine, mentre il secondo richiese quattro giorni di duro lavoro di scavo fra i resti pericolanti dell’edificio. Le difficoltà e i rischi affrontati dalle squadre di soccorso impiegate per recuperare le salme della famiglia Huleatt fecero decidere agli inglesi di sospendere le operazioni di scavo per cercare di raggiungere gli altri sudditi britannici rimasti sepolti nel crollo delle loro abitazioni, nonostante che ancora al 10 gennaio correva voce che qualcuno era stato ritrovato in vita sotto le macerie¹³.

Rientrato a Malta la mattina del 14 gennaio, l’incrociatore “Lancaster” riprese il mare il giorno successivo per andare a recuperare il personale e le attrezzature dell’ospedale e del panificio da campo ancora installati a Catona. A mezzanotte del 10 gennaio la corazzata “Aboukir” aveva intanto lasciato il porto di La Valletta con il Duca di Connaught a bordo, il quale aveva deciso di visitare il luogo del disastro per congratularsi di persona con i pochi militari e marinai inglesi rimasti ancora stanziati a Catona e al tempo stesso porgere ai terremotati il vivo cordoglio e la solidarietà del Governo e della Famiglia Reale Inglese. Dopo una breve sosta nel porto di Messina, quindi, la nave si era subito spostata dall’altra parte dello Stretto, a Villa S.Giovanni, dove il duca era sbarcato per incontrare a terra il personale britannico ancora presente in quella cittadina, e da lì proseguire per 4 miglia a piedi fino a Catona per visitare l’ospedale e il panificio da campo che i suoi uomini avevano organizzato. Nella serata l’“Aboukir” andava ad ancorarsi per la notte nel porto di Messina e il Duca riceveva a bordo i capitani delle altre navi ed alcune persone di un certo rilievo che erano impegnate nell’assistenza ai terremotati¹⁴.

¹² Ibidem.

¹³ Cfr. rapporto del Cap. S.R. Fremantle del “Lancaster”, 12 gennaio 1909, allegato al rapporto Curzon-Howe cit. Dal registro delle morti del Vice-Consolato inglese a Messina emerge che nel terremoto perirono complessivamente 39 sudditi britannici. Cfr. FO 653/16, *Death within the District of the British ViceConsulate of Messina*.

¹⁴ Cfr. rapporto Delmé-Radcliffe cit.

3. La solidarietà dell'impero britannico verso l'Italia

Le operazioni di soccorso della marina britannica erano ormai giunte alla fase conclusiva. Occorreva tirare le somme delle spese affrontate per approntare gli aiuti e soppesare i vantaggi politici che gli Inglesi avevano ricavato dall'intervento. L'8 gennaio era giunto nel porto di La Valletta anche Sir Reginald McKenna, in viaggio nel Mediterraneo a bordo dello yacht "Enchantress". Di passaggio nello stretto di Messina, il ministro della Marina aveva sostato solo il tempo necessario per avere una visione panoramica delle rovine, mentre a Malta si era fermato il tempo necessario per ricevere sulla nave il Duca di Connaught, che l'aggiornò sui recenti sviluppi e sui problemi sollevati dalla copertura delle spese sostenute per approntare i soccorsi.

Lo slancio di solidarietà suscitato dalla consapevolezza a livello internazionale della grandezza del disastro aveva visto moltiplicarsi le promesse d'aiuti all'Italia da parte dello Zar di Russia, dell'Imperatore di Germania, dell'Imperatore austro-ungarico, dei Presidenti della Repubblica Francese e degli Stati Uniti, e dei capi di Stato di molte altre nazioni. Pure Edoardo VII re d'Inghilterra aveva provveduto subito ad esprimere la propria solidarietà e il proprio cordoglio al sovrano italiano. Essendosi appreso a Londra che l'estensione della catastrofe non aveva precedenti e che anche il Governo francese stava inviando due incrociatori e una torpediniera in soccorso, l'iniziativa del Comando di Malta era stata approvata con soddisfazione anche dal Foreign Office che, riconoscendo il momento propizio per rafforzare i rapporti anglo-italiani, aveva suggerito d'inviare qualsiasi altro aiuto che gli Italiani avessero richiesto¹.

Contemporaneamente, in tutto l'Impero britannico aveva preso avvio una campagna di solidarietà senza precedenti. Il sindaco della città di Londra lanciò l'appello per aprire il "Mansion House Fund for the Relief of the Countless Suffers by the Earthquake in Southern Italy" (da ora "Mansion House Fund"), che con le offerte raccolte avrebbe raggiunto in breve tempo la somma di 140.000 sterline, mentre ingenti somme di denaro raccolte in altre città del Regno Unito e delle colonie britanniche furono subito inviate direttamente in Italia. Avendo appreso che un Comitato centrale di soccorso era stato istituito sotto la presidenza del Duca d'Aosta, l'ambasciatore britannico a Roma aveva suggerito in un primo tempo di far confluire le offerte raccolte a quest'istituzione, perciò con i primi fondi raccolti a Londra gli era stata fatta

¹ Cfr. FO 371/470, dispacci di Sir Rennell Rodd e di F. Bertie (Parigi) a Sir E. Grey, ed anche nota allo stesso da parte del sovrano inglese, tutti in data del 29 dicembre 1908; inoltre, FO 371/681, War Office all'High Commissioner, dispaccio del 30 dicembre 1908, e War Office a Foreign Office, nota del 1 gennaio 1909.

una prima donazione di 65.000 sterline². Ben presto, però, cominciarono a giungere pressioni nella capitale britannica affinché questi fondi fossero gestiti in maniera diretta dagli Inglesi, considerato anche che le somme raccolte in precedenza per il terremoto della Calabria e per il nubifragio della Liguria erano stati utilizzati a fini elettorali.

Ad esempio, non era ancora passato il primo shock per la catastrofe dello Stretto che già il rappresentante della British Chamber of Commerce for Italy da Genova si affrettava a comunicare al Foreign Office i propri timori circa il rischio di affidare ingenti somme di denaro in mano del Governo italiano; a parer suo sarebbe stato invece più opportuno impiegare parte di questi fondi per l'acquisto di alloggi prefabbricati costruiti in Gran Bretagna³. I consoli britannici a Napoli e a Palermo avevano suggerito invece d'inviare il resto dei fondi raccolti direttamente ai vari comitati internazionali di soccorso che nel frattempo erano stati istituiti nelle varie città in cui i terremotati stavano affluendo per essere smistati in altre parti del paese⁴. Fu anche sollevato il problema della copertura delle spese sostenute per approntare le operazioni di soccorso, poichè il Governatore di Malta aveva fatto capire che se l'Isola avesse dovuto fornire altri rifornimenti sarebbe stato necessario richiederne il pagamento al Governo italiano, dato che i Maltesi erano già stati tassati pesantemente per approvvigionare le prime navi inviate⁵.

Del resto, sin da principio era stato evidente che, prolungandosi nel tempo, l'intervento d'emergenza deciso a Malta avrebbe finito col comportare in termini finanziari una spesa considerevole. Solo il costo del cibo e delle scorte mediche che erano state consegnate agli italiani ammontavano a 7.547 sterline (8 scellini e 10 pence). C'erano poi da considerare le spese affrontate per l'impiego delle navi e del personale inviato sul luogo della catastrofe e che evidentemente sarebbero state di gran lunga superiori. Tutte queste spese andavano fatte rientrare nel bilancio statale del Regno Unito o dovevano essere rimborsate dal Governo italiano, al quale per altro la Nazione britannica aveva già fatto una sostanziosa donazione⁶?

² Rapporto Delmé-Radcliffe cit.

³ Cfr. FO 371/681, minuta del Foreign Office, 5 gennaio 1909. In effetti alcune casette di legno prefabbricate vennero date agli inglesi residenti a Messina, per i quali fu anche acquistato il terreno per edificarle, mentre a Catona, per ricordare il lavoro di soccorso prestato dalla Flotta britannica e dall'Ospedale da campo inglese, fu costruito una specie di villaggio modello composto da 20 costruzioni di legno capaci di ospitare tre unità familiari e 15 casette unifamiliari per i ceti più benestanti. Cfr. rapporto Delmé-Radcliffe cit.

⁴ Cfr. *ivi*, dispacci inviati a Sir E. Grey dal Console britannico a Napoli e da Sir Rennell Rodd il 5 e 6 gennaio 1909.

⁵ *Ivi*, Sir Rennell Rodd a Foreign Office, telegramma del 4 gennaio 1909.

⁶ Cfr. rapporto Delmé-Radcliffe cit.

Il timore che a Londra potesse farsi strada l'opinione che il conto per gli aiuti inviati avrebbe dovuto essere presentato agli italiani faceva stare in ansia l'ambasciatore Rennell Rodd, il quale il 4 gennaio suggerì al Foreign Office che forse sarebbe stato meglio destinare a tale scopo parte dei fondi raccolti con l'appello del Sindaco di Londra⁷. Gli italiani avevano accolto con grande entusiasmo e gratitudine gli aiuti inviati da Malta, per questo motivo egli riteneva che fosse inopportuno richiedere a questo punto il pagamento delle spese sostenute. Ciò che era stato interpretato come un gesto umanitario di grande generosità, infatti, sarebbe apparso miserabile e meschino ed avrebbe avuto un effetto negativo sull'opinione pubblica italiana. Le ripetute sollecitazioni inviate dall'ambasciatore britannico per avere una conferma della copertura delle spese da parte del Governo di Sua Maestà, però, erano destinate a restare a lungo senza risposta.

L'Ammiraglio britannico aveva dovuto, infatti, patteggiare a lungo con il Tesoro affinché quelle spese sostenute per portare soccorso ai terremotati non fossero gravate sui fondi della Royal Navy, ma incluse invece nel bilancio pubblico; e solo il 15 febbraio aveva potuto comunicare al Foreign Office che la sua richiesta era stata esaudita. L'ambasciatore a Roma poteva quindi essere rassicurato che non sarebbe stata inoltrata al Governo italiano alcuna richiesta di rimborso. Così nella seconda metà di febbraio giungeva da Londra la tanto attesa approvazione ufficiale, con un messaggio comunicante a Roma che le scorte sbarcate nelle zone terremotate erano da considerare quale un dono dell'Inghilterra al popolo italiano⁸.

Se nella fase iniziale le operazioni di soccorso erano state compromesse dalla mancanza d'organizzazione e di metodo, in quella successiva erano state ostacolate dallo spirito burocratico e dalla riluttanza a prendere iniziative o ad accettare responsabilità delle autorità locali italiane che avevano il controllo delle zone terremotate. L'ambasciatore inglese aveva sperato che dopo i primi giorni l'obbligo morale imposto agli stranieri d'integrare il lavoro delle autorità italiane sarebbe finito, invece l'enorme quantità d'individui improvvisamente dipendenti dalla pubblica carità per le più semplici necessità della vita aveva posto un problema che l'amministrazione italiana non era stata in grado d'affrontare da sola⁹.

Man mano che i giorni passavano, l'emergenza era divenuta sempre più un fatto politico per i colletti bianchi che ne reggevano ormai le fila. Non manca-

⁷ Cfr. telegramma di Sir R. Rodd cit.

⁸ Cfr. FO 371/682, Admiralty all'Under Secretary of State (FO), dispaccio del 15 febbraio 1909, e anche telegrammi del Foreign Office all'Ambasciata a Roma e al Governo italiano del 17 e 20 febbraio 1909.

⁹ Ivi, Sir R. Rodd al Foreign Office, dispaccio del 25 gennaio 1909.

rono di sorgere conflitti anche sul luogo della catastrofe a causa della gelosia di alcuni funzionari italiani che avevano preso il controllo delle zone terremotate e che mostravano di essere gelosi della abilità della marina inglese e russa nel fornire cure mediche in condizioni avverse, forse perché consapevoli di non essere in grado di garantire, da soli, una così efficiente assistenza¹⁰. Le notizie che giungevano dall'Italia facevano crescere l'ansietà dei donatori inglesi che le loro offerte andassero il più direttamente possibile ai bisognosi, per cui il 6 gennaio l'ambasciatore inglese suggeriva a Londra di sospendere per il momento l'invio di denaro al Comitato nazionale italiano. Poiché erano rimaste ancora da utilizzare 50.000 sterline del "Mansion House Fund", l'ambasciatore inglese organizzò a Roma un comitato, con l'approvazione del Sindaco di Londra, per amministrare una parte di questi fondi e cooperare con i comitati locali sulla scena del disastro per la distribuzione delle necessità più urgenti¹¹.

C'era del resto l'esigenza di prestare aiuto agli Inglesi residenti a Messina che erano sopravvissuti al disastro. Complessivamente 100 persone di nazionalità britannica avevano bisogno di essere assistite perché nel terremoto avevano perso oltre ai loro cari anche tutti i loro averi. Ad essi sarebbero stati assegnati dei finanziamenti a seconda delle esigenze individuali. I fondi stanziati per coloro che erano rimasti orfani in giovane età, o per le persone anziane che non erano in grado di badare da sole alle proprie finanze, sarebbero stati amministrati da un Public Trustee con sede a Londra, in modo da garantire loro una entrata annuale¹².

Non era ancora scemato l'entusiasmo umanitario di coloro che, provenienti da varie nazioni, avevano altruisticamente prestato la loro opera per scavare tra le macerie e portare sollievo ai sopravvissuti, che l'atmosfera internazionale tornava di nuovo ad essere inquinata. A gennaio, un articolo apparso su un

¹⁰ Molto interessanti, a proposito, i rapporti dei capitani delle varie navi della Marina inglese acclusi al rapporto Curzon-Howe cit. Essi offrono una vivida testimonianza dello stato degli affari che fece seguito al terremoto, e al tempo stesso mettono in evidenza la condotta degli ufficiali inglesi che dovettero lottare contro la gelosia delle autorità italiane e l'apatia degli abitanti.

¹¹ Cfr. Sir Rennell Rodd al Foreign Office, dispacci del 6 e 25 gennaio 1909 cit.

¹² FO 371/681, lettera di Sir Rennell Rodd al Lord Major of London del 14 gennaio 1909, in cui l'ambasciatore faceva il seguente rendiconto dei fondi già distribuiti:

£ 65.000.00	Fondo centrale di soccorso del Duca d'Aosta
1.000.00	da Malta per Siracusa
2.000.00	International Aid Committee di Napoli
500.00	British Volunteer Ambulance di Catania
500.00	Consolato di Palermo
2.000.00	Ambasciatore a Roma

Questi ultimi fondi erano stati a loro volta poi divisi ed inviati dall'ambasciatore al Comitato inglese di Catania £ 500.00, al Duca di Bronte a Maletto £ 100.00, al Vice-Console di Taormina £ 300.00, ed il resto al Vice-Console di Messina.

giornale di Vienna richiamava alla dura realtà; prendendo spunto dal terremoto del 28 dicembre il «Danzer's Armes Zeitung», un periodico ispirato dal Capo di Stato Maggiore austriaco Gen. Conrad, così chiedeva la guerra preventiva contro l'Italia: «L'Austria deve approfittare della grande sventura che paralizzierà le forze dell'Italia per molti mesi dopo averle rapito centinaia di migliaia di esistenze e distrutto un miliardo di patrimonio nazionale. Dal punto di vista umano la catastrofe ci riempie di pietà sincera e profonda; ma la politica è un mestiere brutale, e noi dobbiamo trarre freddamente partito dal terremoto di Messina come di una circostanza a noi vantaggiosa»¹³. Per fortuna, il Governo austriaco non colse l'invito, ma chi scrisse queste parole all'epoca non era il solo a pensare che si dovesse trarre profitto dal terremoto di Messina.

Se è indiscusso che l'intervento britannico fu dettato da una sincera solidarietà per la popolazione afflitta e dall'apprensione per la sorte dei residenti inglesi presenti nel luogo della catastrofe, tuttavia è un dato di fatto che il Regno Unito, e in particolare il governo liberale di Asquit, trasse notevoli vantaggi in termini di prestigio e simpatia internazionali. Ancora il 19 febbraio, nel suo discorso d'apertura del Parlamento dopo l'interruzione delle festività natalizie, Sua Maestà il Re Edoardo VII d'Inghilterra richiamava con compiacimento l'intervento della marina britannica nel terremoto di Messina per sottolineare l'amicizia che legava il suo paese al popolo italiano: «La notizia del disastroso terremoto che accadde di recente in Sicilia e Calabria fece appello ai più profondi sentimenti di compassione per la popolazione afflitta. Da parte degli ufficiali e degli uomini della mia flotta si prestò assistenza, e le scorte navali e militari del Mediterraneo furono utilizzate per gli aiuti ai sofferenti. Sono lieto che il mio popolo abbia mostrato la sua solidarietà all'amica nazione d'Italia in questa terribile calamità». Rapporti d'amicizia che tornavano ad essere ribaditi anche nel discorso tenuto dal liberale Francis Rogers, incaricato di ringraziare il Re per il suo intervento in Parlamento: «Noi nel nostro paese siamo stati per anni uniti al popolo d'Italia da legami di amicizia e simpatia. Le zone colpite sono alcune delle più famose nella Storia quali culle dell'arte, dei primi scambi commerciali e dell'antica civiltà. Per queste ragioni, come anche per motivi generali, il Parlamento sarà, io credo, lieto di ricordare che nel momento del loro dolore gli Italiani ricevettero così tempestiva e sostanziosa assistenza dalla Marina inglese e dalla Marina mercantile britannica». Con queste parole, si riscattava ufficialmente il Governo e l'Inghilterra per il mancato intervento in Giamaica, ma si cominciavano anche a gettare i ponti per l'instaurarsi di nuovi schieramenti di potenza in Europa¹⁴.

¹³ Citazione riportata da L. ALBERTINI, *Le origini della guerra del 1914*, vol. I, Milano 1942, p. 232.

¹⁴ Citazioni riportate da J.W. WILSON - R. PERKINS, *Angels...*, cit., p. 65.

L'ondata di solidarietà manifestatasi in Inghilterra e nelle sue dipendenze nei confronti della nazione italiana era stata profondamente apprezzata in Italia, e rendeva ripugnante all'istinto degli Italiani l'idea di essere forzati a schierarsi nel campo opposto a quello inglese dalle clausole della Triplice Alleanza. Inoltre, l'altruistico comportamento mostrato dai marinai russi nel prestare i primi soccorsi a Messina aveva rafforzato molto i sentimenti di cordialità mostrati negli ultimi tempi dagli Italiani nei confronti della Russia. Tuttavia, difficilmente l'Italia avrebbe potuto offrire un appropriato appoggio a Gran Bretagna, Francia e Russia in caso di guerra. Dal punto di vista strategico, infatti, il terremoto aveva messo a nudo i punti deboli dell'Italia. Esso era stato infatti una specie di prova generale, a carattere pratico, sia del potenziale navale e militare sia delle capacità delle organizzazioni sociali e amministrative del paese¹⁵, chiamato in questo caso da un evento naturale a fronteggiare una grave emergenza.

«Questa catastrofe, caduta come un fulmine in ciel sereno, ha permesso di valutare, come in tutte le esperienze inaspettate, la presenza di spirito, il sangue freddo, la qualità organizzativa a disposizione negli organismi direttivi di questo paese», scriveva ad un mese dalla catastrofe l'*attaché* militare francese colonnello Elie Jullian a conclusione di un rapporto a Parigi. La prova però non era stata favorevole, anzi per analogia autorizzava secondo lui «le previsioni più pessimistiche in uno scenario di messa in movimento di tutte le forze vive del paese, come accadrebbe in caso di mobilitazione»¹⁶. Una analogia così evidente che anche il colonnello Delmé-Radcliffe nel suo rapporto preliminare sulle operazioni di soccorso a cui avevano partecipato scriveva «Sotto molti aspetti la mobilitazione dell'esercito, della marina, del comando generale, dei X, XI e XII corpi d'armata, e dei servizi di comunicazione dell'Italia del Sud [fu] paragonabile a quella di una vera guerra»¹⁷.

In effetti, per un osservatore straniero quale l'*attaché* militare britannico, il modo come gli Italiani avevano fatto fronte all'emergenza terremoto era

¹⁵ Sul comportamento scorretto delle autorità italiane circolarono molte storie, che secondo l'*attaché* navale statunitense erano "false e maliziose". Alcuni giornali, in particolare, avevano criticato la Reggia Marina italiana per la sua mancanza d'organizzazione e impreparazione generale, che era apparsa evidente di fronte all'efficienza mostrata dalle flotte navali della Russia e della Gran Bretagna, le cui navi erano intervenute subito nello Stretto. Egli teneva a precisare invece che l'esercito e la marina italiana non avevano aspettato di essere aiutate; mentre l'*attaché* militare britannico faceva osservare all'ambasciatore britannico Rennell Rodd che certa stampa non faceva giustizia alla marina italiana, poiché non teneva in conto che essa, oltre ad avere le navi distanti dalle acque siciliane, aveva dovuto richiamare i suoi uomini dal congedo natalizio. ADM 116/1106, Delmé-Radcliffe a Rennell Rodd, copia dispaccio del 5 gennaio 1909.

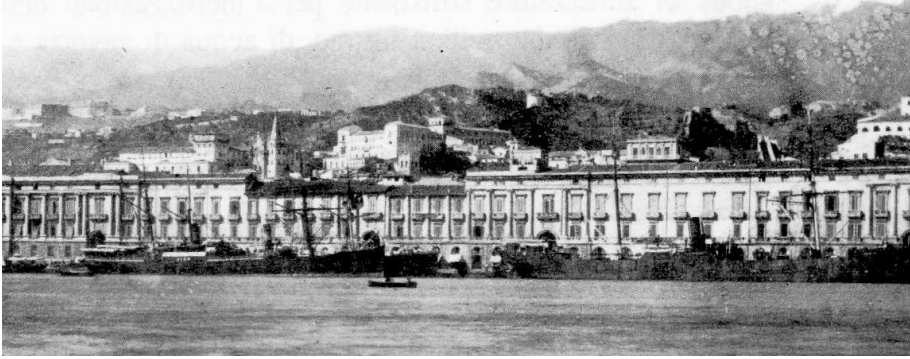
¹⁶ Per la citazione vedi rapporto n. 135 del 28 gennaio 1909, come riportato in G. BOIATTI, *La terra trema...*, cit., p. 330.

¹⁷ Cfr. rapporto Delmé-Radcliffe cit.

stata molto più illuminante di quanto avrebbero potuto essere delle pure manovre militari in tempo di pace. Dopo la partenza dell'incrociatore "Minerva", sul quale aveva alloggiato fino al 4 gennaio, il Delmé-Radcliffe era stato ospitato dal Comandante in Capo e Plenipotenziario Generale Mazza, dapprima a bordo del vapore "Sardegna" e poi sul "Duca di Genova" fino al 25 gennaio 1909, giorno del suo rientro definitivo a Roma. Rimasto quasi un mese a diretto contatto con lo staff del quartier generale italiano, egli aveva avuto modo di osservare quelle caratteristiche inerenti al comportamento degli Italiani che ancora per molti anni a venire i funzionari del Foreign Office e del War Office avrebbero tenuto in considerazione per valutare l'Italia quale un fattore dell'equilibrio europeo.

La debolezza militare e navale della giovane nazione italiana, brutalmente evidenziata dalla catastrofe, faceva in pratica concludere ai diplomatici inglesi che difficilmente l'Italia avrebbe modificato i termini del suo rapporto con l'Austria e la Germania. Restavano però incomprensibili le ragioni per le quali questi due paesi volevano l'Italia nella Triplice alleanza. Comunque, secondo l'ambasciatore inglese in Italia, dal punto di vista degli interessi inglesi e francesi era un bene che essa vi continuasse a partecipare, essendone un fattore di debolezza¹⁸.

¹⁸ Cfr. *Annual Report for 1908 by Sir Rennell Rodd*, cit.



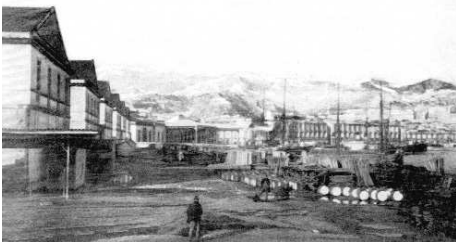
1 - Il molo principale di Messina affollato di vapori, visto tra il mercato e la sanità marittima, prima del 1908



2 e 3 - Le attività lungo il molo sud e la banchina alla dogana prima del terremoto. Messina, Archivio Storico Comunale



4 - I magazzini generali e la dogana a fine '800. Messina, Archivio Storico Comunale



5 - La zona falcata del porto con le officine meccaniche, i depositi di carbone e il bacino. Messina, collezione privata



PRESENZE E INTERESSI BRITANNICI NELLA MESSINA DEL PRIMO '900

*“Who controls the past”, ran the Party slogan,
“controls the future: who controls the present controls the past”*
(GEORGE ORWELL, *Nineteen Eighty-Four*)

1. *La piazza commerciale di Messina tra '800 e '900*

Il commercio generale e il trasporto marittimo erano stati tradizionalmente centrali nell'attenzione che i rappresentanti di Sua Maestà britannica a Messina prestavano agli affari locali. Nei loro rapporti annuali al Foreign Office essi usavano analizzare, attraverso dettagliate tabelle informative, l'andamento delle attività commerciali nella città e il traffico navale nel porto. Di questo ultimo essi fornivano tabelle separate sul movimento delle navi britanniche e di quelle straniere, specificando per le prime il numero dei bastimenti che vi giungevano con carico e senza carico, il tonnellaggio, la consistenza numerica dell'equipaggio e il valore del carico in sterline, e riportando invece solo numero, tonnellaggio e nazione di provenienza per le seconde¹.

La raccolta sistematica di dati ed informazioni sugli sviluppi politici e sociali non era inclusa tra i loro compiti istituzionali, tuttavia sia nello stendere rapporti sulla vita economica nel loro distretto per il console generale o l'ambasciata, sia nel rispondere alle richieste d'informazioni pervenute da ditte e soggetti britannici, i vice consoli finivano col fornire sempre, fra le righe, opinioni sull'ambiente locale. Essendo spesso intermediari d'affari e agenti assicurativi dei Lloyds da lungo tempo residenti nella città, essi conoscevano a fondo la realtà in cui operavano, e garantivano giudizi non frettolosi per la consuetudine che avevano con forze economiche e gruppi sociali locali, ed anche per il loro interesse a mantenere con questi buoni rapporti d'affari.

Come la maggior parte dei consoli onorari, anche quelli di Messina avevano la tendenza a non disfarsi della corrispondenza e a conservare di tutto, perfino appunti d'informazioni ottenute attraverso canali sfuggenti al controllo dello stato italiano, che erano usate per stilare i rapporti periodici sulla situazione nel distretto. L'archivio della corrispondenza del vice consolato costituiva dunque una fonte preziosa d'informazione sulla realtà messinese

¹ Cfr. S. DI GIACOMO, *Il commercio marittimo a Messina (1860-1870)*, in «Atti della Accademia Peloritana dei Pericolanti. Classe di Scienze giuridiche, economiche e politiche», vol. LXV, 1996, p. 109.

del tempo, che purtroppo è andata in parte dispersa nel terremoto del 1908 e in parte distrutta da un incendio scoppiato il 4 ottobre 1921 nei locali del vice consolato.

Nella documentazione pervenuta al Foreign Office e ad altri dipartimenti governativi, oggi raccolta presso i National Archives britannici a Kew (Londra), possono tuttavia trovarsi alcune tracce di quel che un tempo era stato lo scambio di corrispondenza tra la rappresentanza consolare di Messina e gli organi superiori di riferimento (Console generale a Palermo, Ambasciatore a Roma, Foreign Office a Londra). Pur riflettendo solo in minima parte le vicende della presenza inglese sullo Stretto, questi documenti permettono di arricchire l'immagine a noi giunta della città attraverso la visione che i rappresentanti consolari britannici ebbero di essa².

All'inizio del Novecento l'attività economica di Messina gravitava d'altronde intorno al suo porto, che il commercio marittimo in costante ascesa faceva considerare tra i primi d'Italia e di rilevanza per l'economia internazionale. Esso era certamente uno dei migliori porti naturali nel Mediterraneo e da tempo registrava un traffico di bastimenti esteri a vapore molto attivo, tanto che oltre ad una stazione per il rifornimento del carbone, al suo interno esisteva pure un importante deposito di carburante ed una grande officina meccanica specializzata nella manutenzione di motori marini a vapore³.

Nella falce del porto vi era situato poi un bacino di carenaggio che, entrato in attività sul finire degli anni Ottanta, si era subito segnalato come il più frequentato dopo quello di Genova. Costruito dopo l'Unità con il contributo del Comune e della Provincia, il bacino era rimasto a lungo inattivo fino quando non era stato preso in gestione dalla "Società del bacino di carenaggio", a cui nel 1902 era subentrato l'imprenditore palermitano Ignazio Florio, che lo aveva gestito nel nome della società anonima "Cantieri navali, bacini e stabilimenti meccanici siciliani". In questo breve periodo il naviglio ricoverato annualmente nel bacino era più che raddoppiato, passando da 36 piroscafi

² Per il periodo tra le due guerre mondiali vedi M.T. DI PAOLA, *Tra commercio e intelligence: Il vice consolato britannico a Messina tra le due guerre mondiali*, in *Messina negli anni Venti e Trenta. Una città meridionale tra stagnazione e fermenti culturali*, Sicania, Messina 1997, vol. II, pp. 659-700; per l'Ottocento, M. D'ANGELO, *Mercanti inglesi in Sicilia 1806-1815. Rapporti commerciali tra Sicilia e Gran Bretagna nel periodo del blocco continentale*, Giuffrè Editore, Milano 1988; R. BATTAGLIA, *Sicilia e Gran Bretagna. Le relazioni commerciali dalla Restaurazione all'Unità*, Giuffrè Editore, Milano 1983; IDEM, *Porto e commercio a Messina nei rapporti dei consoli inglese, francese e piemontese (1840-1880)*, Reggio Calabria 1977; S. DI GIACOMO, *Il commercio marittimo...*, cit.

³ Si tratta dell'officina meccanica della ditta "Romeo & C." sita nei locali del Lazzaretto, in prossimità del Bacino di carenaggio di S. Raineri. Vedi domanda per sussidio in ACS, MI, DGAC, CCS, b. 473.

e 7 velieri con una capienza complessiva di 42.348 tonnellate del 1887, a 78 piroscafi e un solo veliero con una capienza complessiva di 97.306 tonnellate del 1903⁴.

Con l'allargamento dei traffici internazionali, l'*élite* economica locale aveva saputo superare lo sbandamento causato dalla soppressione del porto franco, dalla crisi agraria e dagli effetti della tariffa doganale introdotta nel 1887, avviando un processo di modernizzazione delle strutture economiche e commerciali cittadine legate al settore armatoriale, a quello del credito e delle società anonime⁵, e all'industria dei derivati agrumari, tanto che col sorgere del nuovo secolo, seppur timidamente, la rinascita dell'economia messinese appariva ben avviata⁶. Con una gran fiducia nel proprio avvenire, Messina aveva acquistato non solo l'apparenza, ma anche – come Vittorio Cian ebbe a dire ricordandola dopo il terremoto – «la sostanza, l'organismo, le attrattive di una bella, comoda, operosa città moderna»⁷, la cui amministrazione comunale faceva di tutto per lanciarla pure sul mercato turistico, finanziando la pubblicazione nel 1902 di una guida in cui si decantavano le bellezze naturali della città, definita regina del Peloro ed anche Bosforo d'Italia⁸.

Parlando della città la nota guida per l'Italia di Karl Baedeker – pubblicata nel 1903 anche in lingua inglese – afferma che «in quanto a magnificenza paesaggistica Messina gareggia con Palermo, a cui contende il primato di principale centro commerciale della Sicilia»; e a questo proposito, come fatto rilevante, essa riporta pure che il suo porto, definito uno dei migliori del mondo, aveva un ampio traffico navale, dato che ben 2446 vapori e 2010 bastimenti a vela vi erano attraccati durante il 1899, permettendo ai negozianti

⁴ A proposito vedi R. BATTAGLIA, *Mercanti e imprenditori in una città marittima. Il caso di Messina (1850-1900)*, Giuffrè Editore, Milano 1992, pp. 88-89.

⁵ Diverse società anonime nacquero a Messina in quegli anni, fra cui la “Banca di Messina” (che ebbe fra i maggiori azionisti l'armatore William Henry Peirce), le agenzie marittime “Oates & Carrara” e “Peirce Becker & Ilardi”, la ditta d'esportazioni d'essenze ed agrocotto “De Pasquale Barrett & C.”, ed anche la “Società siciliana di navigazione a vapore”, che nel 1893 si consociò con la società in nome collettivo “Battaglia & Siciliana” per concorrere al subappalto del servizio di trasporto navale attraverso lo Stretto. Ivi, pp. 73-79, 82 e 154-178.

⁶ A proposito vedi R. BATTAGLIA, *L'ultimo “splendore”. Messina tra rilancio e decadenza*, Rubbettino, Soveria Mannelli 2003, pp. 102-124.

⁷ V. CIAN, *Ricordando Messina*, in «Fanfulla della domenica», 17 gennaio 1909, come riprodotto in *Il terremoto di Messina. Corrispondenze, testimonianze e polemiche giornalistiche*, a cura di F. Mercadante, Edizioni dell'Ateneo, Roma 1962, p. 425 (ristampa anastatica, Istituto di studi storici “Gaetano Salvemini”, Messina 2003).

⁸ Nel passato i naviganti avevano spesso dato questi appellativi a Messina, ed anche perciò erano stati scelti come titolo per due capitoli dell'*Annuario Guida Commerciale amministrativa professionale della città di Messina 1902* (d'ora in poi *Annuario Guida 1902*), oggi in ristampa anastatica a cura di G. Molonia, Edizioni G.B.M., Messina 1996.

locali di esportare via mare 94.357 tonnellate di arance e limoni, 627.114 chili di essenze d'agrumi e 3.263 tonnellate di agrocotto, oltre a grandi quantità di mandorle, seta, vino, olio d'oliva⁹. Soprattutto gli agrumi ed i loro derivati, però, sarebbero rimasti anche negli anni a venire la voce più importante delle esportazioni dal porto di Messina, a cui del resto avevano fino allora contribuito per oltre la metà del valore complessivo¹⁰.

A dispetto delle tante crisi economiche e commerciali che negli anni precedenti avevano travagliato la Sicilia, la città era riuscita dunque a mantenere un discreto movimento e volume di merci transitate attraverso le sue strutture portuali, tanto che nel giro di pochi anni queste erano passate da 416.500 tonnellate nel 1901, a 521.000 tonnellate nel 1905, mentre i rifornimenti di carbone attuati erano passati da 157.000 tonnellate nel 1904 ad oltre le 300.000 tonnellate l'anno successivo. Grazie all'accentuato traffico portuale, il porto di Messina era stato allora inserito nella graduatoria dei maggiori porti italiani al quarto posto per stazza, all'ottavo per merci imbarcate e sbarcate, e al quinto per numero di piroscafi e velieri, anche se avrebbe potuto aspirare ad essere il primo in classifica per l'alto costo delle merci esportate, il cui valore annuale in termini monetari si aggirava intorno a cento milioni di lire italiane del tempo¹¹.

Tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento, Messina era andata divenendo pure un porto d'imbarco per quelli che intendevano emigrare nelle Americhe. La "Compagnia Austro-Ungarica" aveva iniziato per prima ad attivare approdi periodici regolari senza trasbordo tra Messina ed il Nord America, ma tale opportunità era stata ben presto presa in considerazione anche da altre compagnie di navigazione che seguivano la rotta delle Americhe, quali il "Lloyd Italiano", il "Lloyd Sabauda", la "Veloce" e la "Navigazione Generale Italiana", il cui ufficio di rappresentanza si trovava proprio dirimpetto alla palazzina della Sanità, al n. 123 di Corso Vittorio Emanuele, dove aveva sede anche il suo agente, la ditta "Peirce Brothers" di George e William Peirce.

⁹ K. BAEDEKER, *Italy Handbook for travellers, Third Part: Southern Italy and Sicily etc.* (d'ora in poi citato solo *Southern Italy*), Leipzig 1903, p. 335. Si pensi che, secondo i dati sui natanti italiani riportati dal *Lloyd's Register* (Londra 1930, p. 1198 e s.), al compartimento navale di Messina nel 1899 ne figuravano registrati 1150, di cui 868 a vela e 282 a vapore, per una stazza complessiva di 875.851 tonnellate.

¹⁰ Vedi valori e percentuali dei prodotti agrumari esportati dal porto di Messina nel periodo 1870/1900 in R. BATTAGLIA, *Mercanti e imprenditori...*, cit., tabelle III e V, pp. 100 e 102.

¹¹ Per i dati riportati vedi F. BERNAVA, *Il problema del porto di Messina. Ricchezza decadenza e ripresa del traffico*, in «L'eco della Sicilia e delle Calabrie», 7 dicembre 1926, dove si cita come fonte la relazione finale della Commissione reale per lo studio del piano regolatore dei porti italiani, presentata il 10 agosto 1905 dagli ingegneri Inglese e Simonetti.

Per assistere il crescente sviluppo dei servizi d'emigrazione che vi facevano capolinea, alla fine d'ottobre del 1906 era stata costituita la società anonima di navigazione "Siculo-Americana", la cui bandiera avrebbe ben presto sventolato su tre moderni transatlantici destinati al trasporto di merci e passeggeri per l'America del Nord, oltre che su tre navi mercantili più piccole¹². Sorta dall'unione dell'agenzia marittima "Peirce Brothers" con la ditta "John Sofio & C."¹³, la nuova impresa aveva un capitale sociale di 5 milioni di lire e sedi a Genova, Napoli, Messina, Palermo e New York, ma le sue navi erano tutte iscritte al Compartimento marittimo di Messina, nel cui porto facevano scalo obbligatorio in partenza, essendo tenute a riservare in stiva lo spazio necessario per imbarcare i prodotti tipici dell'esportazione locale, in prevalenza agrumi ed essenze.

A promuovere l'iniziativa societaria era stato William Henry Peirce. Discendente da una famiglia d'origine irlandese stabilitasi a Messina all'indomani del decennio inglese 1806-1815¹⁴, questi aveva avviato nella seconda metà dell'Ottocento la costruzione della sua gran fortuna d'imprenditore entrando dapprima in affari con Ernesto Ilardi e poi anche con Walter F. Becker. Nel 1885 la ditta "Peirce, Becker & Ilardi", che aveva sede nella Palazzata ai numeri 124, 125 e 126 di Corso Vittorio Emanuele, rappresentava cinque grosse società di navigazione, le francesi "Société des Messageries Maritimes" e "Société Gay Febre", le inglesi "Laming Line" e "International Line" e la tedesca "Hansa Aampferd", a cui col nuovo secolo venne ad aggiungersi pure la "Navigazione Generale Italiana"¹⁵.

¹² La "Siculo-americana" possedeva i mercantili "Dinnamare", "Sicania" ed "Italia", rispettivamente di 4.137, 4.388 e 6.366 tonnellate, ed i transatlantici "San Giorgio" e "San Giovanni" di circa 6.000 tonnellate ciascuno, a cui nel 1911 aggiunse il "San Guglielmo" di 8.341 tonnellate. R. BATTAGLIA, *Guglielmo Peirce da negoziante ad armatore* (d'ora in poi *Guglielmo Peirce*), estratto da *I Whitaker e il capitale inglese tra l'Ottocento e il Novecento in Sicilia*, Atti del Seminario svoltosi a Trapani nei giorni 29-30 novembre e 1 dicembre 1990, a cura di C. D'Aleo e S. Girgenti, Trapani 1992, pp. 140-142. Vedi inoltre la «Gazzetta di Messina e delle Calabrie» del 16-17 novembre 1906, e la cartolina augurale della ditta riprodotta in V. PUGLIATTI - F. RICCOBONO, *Saluti da Messina città nuova*, ed. P & A, Messina 1990, p. 286.

¹³ Il titolare della ditta, John Sofio, discendeva da una famiglia inglese che sin dagli anni Venti dell'Ottocento aveva negoziato in prodotti siciliani (generi alimentari, olio d'oliva, marsala, sommacco ecc.), svolgendo pure attività finanziaria a Messina. La disponibilità di una buona liquidità lo aveva visto investire in precedenza nell'impianto di una piccola fabbrica d'agrocotto, che sotto la ragione sociale "J. Sofio & C." figura produrre all'inizio del Novecento citrato di calcio, essenze, acido citrico, ed acido tartarico. M. D'ANGELO, *Comunità straniere...*, cit., p. 84, n. 32.

¹⁴ Sulla famiglia Peirce vedi ivi, pp. 87-88.

¹⁵ N.C. DE TOMMASO, *Guida commerciale di Messina 1885*, Messina, (1885), in *Guide e Annuari di Messina nell'Ottocento*, a cura di Rosario Battaglia, Perna edizioni, Messina 1994, pp. 73-75.

Con la nuova società, trasformata il 1 dicembre 1886 in società a nome collettivo¹⁶, William Henry Peirce aveva potuto svolgere in grande la propria attività d'agente e noleggiatore marittimo, riuscendo a cogliere il momento giusto per entrare anche nel campo armatoriale e in quello finanziario. Approfittando di una di quelle crisi periodiche che colpiscono la marina mercantile nel mondo, infatti, egli aveva acquistato nel maggio 1886 il suo primo vapore da una compagnia di navigazione britannica; e qualche anno dopo, egli era in condizione di poterne acquistare altri due ed anche sottoscrivere duecento azioni della costituenda società anonima "Banca di Messina", del cui primo consiglio d'amministrazione era stato dapprima membro e poi pure presidente¹⁷.

Nella primavera del 1908, poi, la legge sulle convenzioni marittime (Legge n. 111 del 5 aprile 1908) era intervenuta a potenziare ulteriormente l'attività portuale di Messina, che nel corso dell'anno registrava l'approdo di ben 6.432 navi con un volume complessivo di circa 5 milioni in tonnellate di stazza¹⁸. Come conseguenza la città aveva avuto assegnato dal governo ben 864 approdi annui, oltre a quelli delle linee di collegamento con le isole Eolie e del servizio postale di stato con Napoli; e poiché l'art. 22 della legge stabiliva che i piroscafi delle linee ricadenti nel gruppo 15 dovevano avere sede d'armamento nelle città d'approdo, un gruppo finanziario genovese e messinese vi aveva fissato la propria sede d'armamento, essendo interessato a domandare la concessione delle più importanti linee transoceaniche¹⁹.

L'efficienza del porto di Messina, però, era enormemente compromessa dall'arcaico sistema di trasbordo merci e passeggeri, per altro non molto

¹⁶ La ditta "Peirce, Becker & Ilardi", con capitale sociale di lire 10.000, aveva per oggetto noleggio di vapori, armamenti, trasporto di merci per proprio conto e di altri, commissioni e compravendita di carbon fossile. ANME, Notaio Vincenzo Saverio Fleres, 1886, n. 2427: costituzione di società, atto del 1 dicembre 1886, come citato in R. BATTAGLIA, *Guglielmo Peirce...*, cit., p. 145, n. 37.

¹⁷ Ivi. La Banca di Messina, con un capitale statutario di 5 milioni, era stata costituita il 12 febbraio 1890, nell'Ufficio della Banca Siciliana sita nel Palazzo Camarda in Largo Municipio. ANME, Notaio Gaetano Tricomi Chemi, 1890, n. 4126: costituzione di società, atto del 12 febbraio 1890, pubblicato in R. BATTAGLIA, *Mercanti e imprenditori...*, cit., pp. 167-175; inoltre, *Annuario Guida 1902...*, cit., p. 160.

¹⁸ Tieni presente che una stazza è pari a 2.832 metri cubi. Per il traffico portuale nel 1908 vedi A. CHECCO, *L'età della decadenza (1861-1945)*, in *Il porto di Messina dalle origini ai nostri giorni*, a cura di P. Orteca, Edas, Messina 1990, p. 103.

¹⁹ F. BERNAVA, *Il problema del porto...*, cit. Il gruppo a cui quest'articolo fa riferimento potrebbe essere l'impresa "Peirce-Parodi", fusasi in seguito con la "Navigazione generale italiana" per dar vita alla "Società nazionale dei servizi marittimi". La nuova società firmò il 27 aprile 1910 un compromesso col Governo italiano per assumersi l'esercizio dei servizi marittimi già della "Navigazione generale italiana". Riferimenti a proposito in ACS, PCM, 1910, fasc. 10, *Memoriale dei licenziamenti della Società nazionale dei servizi marittimi*, s.d., allegato alla lettera del Prefetto di Genova datata 20 agosto 1910.

diverso in altri importanti porti mediterranei. L'attrezzatura tecnica della piazza di trasbordo lasciava molto a desiderare in quanto oltre all'illuminazione elettrica mancavano appropriati attrezzi meccanici per il carico e scarico delle merci ed anche i collegamenti ferroviari. Tutte le operazioni di trasbordo erano effettuate manualmente, per mezzo di lunghi e stretti pontili e passerelle su cui si affollavano in file parallele i caricatori e gli scaricatori, oppure ricorrendo all'impiego di barche sulle quali si trasportavano le merci o i passeggeri²⁰.

All'inizio del secolo in città s'era cominciato a sentire l'esigenza di sviluppare le banchine del porto per favorire l'attracco dei moderni mercantili a vapore e di fronte all'aumentato traffico portuale di Messina divenne evidente che era un delittuoso attentato alla sua prodigiosa vitalità lasciare questo porto senza alcuno dei mezzi tecnici indispensabili ai traffici di gran tonnello. Con la legge 13 marzo 1904 n. 102 il governo deliberò allora l'assegnazione iniziale di 2.200.000 lire del tempo per le sole opere più urgenti e necessarie ad agevolare le operazioni commerciali e per una più sollecita esecuzione dei lavori l'amministrazione comunale stipulò il 26 febbraio 1906 una convenzione col ministero dei Lavori pubblici con cui s'impegnava ad anticipare i fondi necessari²¹.

Fino al momento del terremoto Messina poteva d'altronde vantare a conferma della sua importanza come piazza commerciale una trentina di consolati esteri, fra cui quello britannico era tra i più preminenti; le rappresentanze di ben tredici importanti compagnie di navigazione italiane e straniere²², ed anche un consistente numero di agenzie di noleggio, d'emigrazione e di navigazione. Queste attività erano tutte svolte da esponenti delle famiglie che formavano il più robusto ceto mercantile locale (quali le famiglie Bonanno, Peirce, Oates, Ilardi, ecc.), le cui ditte avevano sede in genere nei palazzi prospicienti la cortina del porto, sulle cui facciate erano andate aumentando e cambiando le insegne delle compagnie di navigazione e d'assicurazione marittima che avevano stabili agenti in città.

Nell'arco del decennio 1875-1885, infatti, le compagnie di navigazione si erano triplicate passando da otto a ventiquattro ed il maggior numero era costituito dalle più importanti compagnie britanniche²³, quali la "Burns & MacIver" ("Eduardo Oates e nipoti"); la "Robert M. Andrew & C." e la

²⁰ Ciò è stato rilevato da R. WÖRSDÖRFER, *Movimento operaio e socialista a Messina (1900-1914)*, Gangemi editore, Roma 1990, p. 36.

²¹ F. BERNAVA, *Il problema del porto...*, cit.

²² M. D'ANGELO, *Comunità straniere...*, cit., p. 58.

²³ I nomi dei loro agenti locali, quando noti, sono indicati tra parentesi dopo ogni compagnia di navigazione.

“Wilson Line” di Hull (“A. Ali & Figli”); la “General Steam Navigation Line” di Londra (“G. Oates & C.”); la “Bailey & Leitham Line” (“F.lli Cetera”); la “Anchor Line” (“Giuseppe Agresta”); la “Frederik Leyland Line” di Liverpool (“D. Manganaro e Figli”); la “Alfred Leming & C. Line” di Londra e la “International Line” (“Peirce Becker & Ilardi”); la “Z Line” di Liverpool, la “Cunard Line” di Londra, la “Mediterranean & New York Line” e la “London Line” (“F.lli Bonanno”)²⁴.

A distanza di quindici anni le società di navigazione britanniche che sulla *Guida annuario del 1902* figuravano avere agenti a Messina erano solo quattro. Lungo il Corso Vittorio Emanuele, infatti, al n. 131 c’era l’agenzia della “Dominion Line” (“F.lli Bonanno”), al n. 150 quella della “Oriental Line”, e al n. 117 quella della “Wilson Line”, mentre quella dell’“Anchor Line” (“Bonanno Vincenzo & C.”) era al n. 206 di Via Garibaldi. Ciò non significa però che altre società di navigazioni britanniche non vi facevano più attracco, visto che al momento del terremoto vari mercantili britannici erano all’ancora nel suo porto, fra cui la nave a vapore “Drake” della “General Steam Navigation Co. Ltd.” di Londra²⁵.

Il numero delle compagnie d’assicurazione marittima si era invece mantenuto abbastanza stabile, toccando la punta massima di diciotto agenzie soltanto nel triennio 1891-1893²⁶. Fra loro sembrano prevalere quelle tedesche e svizzere, ma di sicuro anche allora i Lloyd’s di Londra avevano tenuto un proprio agente di fiducia a Messina. La guida di Baedeker del 1903, per esempio, riporta quale loro agente George E. Oates, di fatto impegnato al tempo pure in attività commerciali di largo respiro ed ancora loro agente nel 1908; mentre per altre fonti, dal 1870 John Lewis Jordan Cailler e George Edward Walzer erano stati agenti dei Lloyd’s per la Sicilia orientale e la Calabria²⁷.

La maggiore importazione che ai primi del Novecento giungeva nei porti siciliani dal Regno Unito era certamente quella del carbone britannico. Rispondendo ad una circolare ricevuta a proposito da Londra, il console generale

²⁴ Vedi N.C. DE TOMMASO, *Guida commerciale...*, cit., e le ristampe anastatiche di A. BUSACCA, *Annuario della città di Messina 1875*, Messina 1875; IDEM, *Annuario della città di Messina 1877*, Messina 1877, in *Guide e Annuari di Messina nell’Ottocento...*, cit.

²⁵ Le altre navi mercantili erano “SS. Afonwen”, “SS. Mariner”, “SS. Ceasapeake”, i cui armatori però sono sconosciuti, e “SS. Ebro” della “Wilson Line”.

²⁶ Per i nomi delle compagnie d’assicurazioni marittime che operavano a Messina vedi R. BATTAGLIA, *Mercanti e imprenditori...*, cit., pp. 96-97.

²⁷ George Oates, che aveva pure un deposito di grani a Villa San Giovanni in società con Edward James Eaton e Guglielmo Sarauw, agiva da agente finanziario a Messina per la ditta “John Heathcoat & C.” di Londra. FO 369/223, Mr Walter a Secretary of State, lettera del 5 gennaio 1909; inoltre, le notizie riportate in K. BAEDEKER, *Southern Italy...*, cit., p. 335; e M. D’ANGELO, *Comunità straniere...*, cit., p. 80, n. 17, e p. 82.

Sidney Churchill riferiva il 12 gennaio 1904, allegando pure alcuni dati, che tale commercio negli ultimi anni era stato di certo prevalente ed in costante aumento. Il carbone era usato dalla ferrovia, dalle miniere e per le caldaie delle industrie soprattutto agrumarie, e tutto faceva prevedere che la sua crescente importazione sarebbe stata confermata anche nel 1904. A Messina negli anni 1902 e 1903 n'erano state scaricate rispettivamente 105.942 e 91.050 tonnellate, di cui 35.511 trasportate da navi inglesi; mentre in totale la Sicilia nel 1902 aveva importato 430.788 tonnellate di carbone, di cui solo 11.000 non inglesi, salite a 441.111 tonnellate nel 1903²⁸.

Il carbone proveniva in prevalenza da Cardiff, dove era stato aperto persino un ufficio speciale attraverso cui poteva essere acquistato oltre che dalle Ferrovie di stato italiane anche dal ministero della Marina italiana, e il suo trasporto comportava il noleggiamento di 199 bastimenti a vapore, di cui solo 30 erano italiani. Considerato che in un anno, dal giugno 1907 e al giugno 1908, il consumo totale di carbone britannico in Italia fu di 1.078.293 tonnellate, appare evidente l'importanza che per gli Inglesi aveva il mercato siciliano, una grossa fetta del quale adesso era venuta a mancare a causa del terremoto²⁹.

Sulla piazza commerciale di Messina, oltre che di carbone fossile, c'era poi continua domanda di una varietà di prodotti britannici. Tra la Sicilia e la Calabria, infatti, le industrie inglesi piazzavano consistenti quantitativi di generi d'abbigliamento (tessuti, mercerie, ombrelli e cappelli) e alimentari (pesce stocco salato, aringhe affumicate e coloniali), attrezzi meccanici, ferramenta e oggetti d'ottone, ma anche motori idraulici, attrezzature e vernici per imbarcazioni³⁰, caldaie a vapore per l'industria³¹, concimi chimici, strumenti chirurgici e specialità medicinali³², e vetrerie per chimici e farmacisti, ecc.

²⁸ Vedi *Coal Trade in Sicily*, tabella dati allegata in FO 368/546, Churchill a Foreign Office (Commercial), dispaccio del 1 febbraio 1904.

²⁹ Vedi *Administration of the Italian State Railways, Financial Year July 1907-June 1908*, relazione sulla situazione del sistema ferroviario italiano scritta da Akers Douglas ed allegata in FO 368/304, Rennel Rodd a Sir Grey, dispaccio del 10 gennaio 1909.

³⁰ La ditta "Placido Patti & C.", con ufficio e deposito ai numeri 86-87 di Corso V. Emanuele, dichiarava di essere importatrice diretta di colori d'ogni specie e di esportare in particolare "biacca, colori, vernici ecc., fabbricati col sistema inglese". *Annuario Guida Messina 1902...*, cit., p. 172.

³¹ Nel 1902 lo stabilimento di costruzioni meccaniche con fonderie di ghisa e bronzo "Nunzio Panzera & Figli" situato al numero 309 di Via Torrente Portalegni trattava "Caldaie Multitubolari Cornovaglia, Lancashire e Field". *Annuario Guida Messina 1902...*, cit., annunci speciali p. 19.

³² La ditta "Nicolò Miceli di Vincenzo", con deposito di concimi chimici e di saccheria nuova ed usata in via dei Greci n. 5 (Villetta Mazzini), importava direttamente dalla Gran Bretagna solfato d'ammoniaca e solfato di rame. Questo prodotto era trattato pure dalla farmacia-drogheria "A. Restifa", che nel suo negozio ai numeri 208-210 di Via Garibaldi vendeva

In particolare, dalla corrispondenza pervenuta al Foreign Office all'indomani del terremoto emerge che numerose ditte di Bristol, Dublino e Londra avevano considerevoli interessi commerciali a Messina, da loro scelta per aprire succursali o tenere stabilmente agenti commissionari, mentre ditte d'altre città del Regno Unito v'inviavano periodicamente rappresentanti a promuovere i loro affari.

Ad esempio, il segretario della Incorporated Chamber of Commerce & Shipping di Bristol, facendosi portavoce delle numerose ditte che in allarme per il terremoto si rivolgevano giornalmente a questo ente, scriveva il 13 gennaio al Foreign Office chiedendo notizie riguardo all'esistenza o meno di certe case commerciali o alla sorte toccata ai propri agenti a Messina; in particolare, egli sollecitava informazioni su Giovanni La Corte Cailler, Vincenzo Foti, Vincenzo Manganaro, Spataro Antonio fu Pietro, Natale Amenta e sulla ditta "Sudfruchten Export Gesellschaft"³³. Al momento della catastrofe, poi, il rappresentante della ditta irlandese "The Greenmount Spinning Co. Ltd" di Dublino, Edward Hermann Charles Freytag, era alloggiato all'Hotel Victoria, un buon albergo dotato di caminetti e ristorante situato al n. 66 di Via Garibaldi nei pressi del porto³⁴; mentre I. H. Kemp-Welch della ditta "The Fruit Juice Company Ltd" di Londra aveva scelto di fermarsi con la moglie al rinomato Albergo Trinacria sulla marina, a quell'epoca gestito dall'anglo-maltese Giovanni Asciak con i soci Francesco Bitto e Giovanni Campolo³⁵.

«prodotti chimici e galenici», specialità come l'olio di fegato di merluzzo purissimo, droghe e medicinali, «oggetti di gomma elastica e di chirurgia», acque minerali, ed anche macchine fotografiche e pellicole Kodak. *Annuario Guida Messina 1902...*, cit., annunci speciali, p. 37.

³³ FO 368/223, lettera del 13 gennaio 1909. Bristol era stata nel XVIII secolo la seconda città e porto del Regno Unito e nel 1909, pur essendo stata ormai superata da altre grandi città portuali, continuava ancora a dominare il commercio con le Indie Occidentali e il Nord America, restando la capitale indiscussa del West County. Intorno ai suoi moli, quotidianamente affollati come quelli di Messina da lavoratori provenienti dai villaggi vicini, si era sviluppata un'operosa città industriale e commerciale con una popolazione di 300.000 e una varietà d'industrie che andavano dall'importazione di vini e tabacco alla lavorazione della carta e sapone. Nelle sue strade e nelle banchine del suo porto c'era un continuo tramestio di attività: barocchi pesantemente caricati che cigolavano sui ciottoli, caretterieri che gridavano ai loro cavalli, un caricare e scaricare continuo nei magazzini di deposito, l'andare e venire dei vagoni delle ditte "Brooke & Prudentio", "G.C. King", e "John Macey" trasportanti acque minerali, liquori tonificanti, sciroppi ed amari prodotti negli stabilimenti di Bristol. Vedi riferimenti in A. BULLOCK, *The Life and Time of Ernest Bevin*, vol. I: *Trade Union Leader 1881-1940*, Heinemann, London 1960.

³⁴ FO 369/223, Foreign Office al British Consul (Palermo), telegramma del 1 gennaio 1909; ed anche FO 369/305, Macbean (Palermo) al Foreign Office, dispacci del 29 dicembre 1909 e del 3 gennaio 1910. Nel corso di lavori condotti dal Corpo del Genio Civile di Messina tra le macerie era stata ritrovata in Via dei Catalani una valigia bagnata con dentro il passaporto di Freytag, 80 sterline d'oro, una mezza sterlina d'oro ed altre monete d'argento di nazionalità diversa, lettere, fotografie.

³⁵ FO 369/154, telegramma di S. Brotherwood, 29 dicembre 1909.

La maggior parte delle case commerciali britanniche in quel periodo trattava prodotti siciliani deperibili, come le londinesi “J. & W. Bush” (oli essenziali), “John Bennett Lawes & C. Ltd” (tartaro e agro di limone), e le anglo-messinesi “John Rowlett & C Ltd” e “F.C. Gooding & C.” (agrumi, frutta fresca e secca). Nei magazzini delle loro succursali a Messina avevano quindi molta merce accatastata per la spedizione che rischiava di andare a male, sempre che non fosse rimasta distrutta sotto le macerie³⁶; ma c'erano pure ditte che, con i vapori venuti a caricare agrumi, avevano inviato merci che erano rimaste nei magazzini doganali in attesa d'essere sdoganate, come nel caso dei “Bookless Brothers”. A fine ottobre questa ditta aveva spedito con il vapore “Alecto” della compagnia di navigazione “Wilson Line” 20 balle di merluzzo salato che erano state sbarcate e depositate nella Dogana di Messina, dove si trovavano ancora al momento dell'emergenza terremoto, tanto che furono requisite per essere utilizzate come approvvigionamenti³⁷.

Camminando lungo la Via Garibaldi all'inizio del secolo un passante avrebbe visto numerosi negozi di tessuti per uomo e donna che avevano all'interno «un esteso assortimento di stoffe inglesi e nazionali [a] prezzi discreti», come quello ai numeri 31 e 33 della ditta “Giuseppe Iannello fu Domenico”. Dal lato opposto della strada, invece, il negozio della ditta “Letterio Sindona fu Placido” situato ai numeri 86 e 88 esponeva nelle sue vetrine eleganti cappelli, paracqua e berretti per uomo che ritirava direttamente dalle ditte londinesi “Cooksey & Co.”, “Palmer & Co.” e “Thomas Dyanson & Co.”; mentre i magazzini della ditta “Tommaso Gullì”, ai numeri 140, 142 e 144, esponevano in vetrina un «Ricco assortimento di camicette di sete rigate, Liberty stampati, Taffetas a jour ed in tutte le stoffe di moda, Giacche per uomo in alpagas lisci rigati ed in seta grezza, Flanelle inglesi di “Docchi ed Olone” con disegni eleganti per vestiti da uomo, Zephir veri francesi per camicie da uomo, altre fantasie in lane e lane e seta per abiti da signora, Batiste di “Muolhouse” e Satin inglesi»³⁸.

Un commerciante della provincia venuto in città per rifornire la propria bottega di capi d'abbigliamento, però, sarebbe andato direttamente al deposito della ditta “F.sco Donia”, situato ai numeri 378 e 380 in fondo alla strada, dove avrebbe potuto trovare un ricco assortimento di cappelli inglesi

³⁶ FO 369/223, lettera della “F.C. Gooding & Co.” datata 1 gennaio 1909, e quelle della ditta “John Bennett Lawes & Co. Ltd” e di Henry Rowlett, ambedue datate 5 gennaio 1909; inoltre, Churchill al Secretary of State (FO), dispaccio del 15 gennaio 1909, dove fra le altre cose il console riferisce pure a proposito della ditta “J. & W. Bush”.

³⁷ Ciò si evince da una lettera inviata al Foreign Office dalla “Bookless Brothers, Fish Merchants, Curers, Steam Trawler Owners, Fish and Herring Salesmen, and Commission Agents”, in cui la ditta chiede cosa fare per essere compensata dal governo italiano. FO 369/225, lettera del 27 aprile 1909.

³⁸ Per le citazioni vedi la pubblicità di queste ditte in *Annuario Guida 1902...*, cit., *passim*.

ed anche fazzoletti di seta, lino, battista, cotone, maglierie varie, bottoni, ombrelli, bastoni, impermeabili, soprascarpe di gomma etc.; mentre se era interessato a rifornirsi d'armi avrebbe visitato il negozio d'armi dei "Fratelli Rabboni", al n. 52 di Via Garibaldi, dove si vendevano all'ingrosso e al minuto i rinomati fucili della ditta "I. P. Saver & Solm" di Suhl, oppure si sarebbe recato dalla ditta "Adolfo Foà", che sempre lungo lo stesso lato della strada, al n. 188, trattava come agente depositario fucili e polveri da sparo inglesi, 'canisters' della casa "Curtis" di Londra ed anche fucili in acciaio della ditta "Cockerill Universal"³⁹.

Sul momento, diffusasi in Gran Bretagna la notizia del terremoto, la preoccupazione maggiore di tutte queste ditte era stata quella di conoscere la sorte toccata ai loro contatti sullo Stretto, anche se alcuni dei loro titolari speravano di ottenere i permessi necessari per potersi recare sul luogo della catastrofe, mentre altri si premuravano a contattare il Foreign Office per precisare l'inesattezza di certe notizie diffuse dalla stampa britannica. All'inizio di gennaio, ad esempio, Henry Rowlett della "John Rowlett & Co Ltd" comunicava per lettera che i giornali avevano riportato come dispersi John e George Rowlett, mentre solo il giorno prima John Rowlett, titolare dell'omonima ditta di Londra, era partito alla volta di Siracusa per raggiungere in quella città i familiari sopravvissuti alla catastrofe, dai quali aveva già ricevuto notizie⁴⁰.

Il titolare di una delle più antiche e importanti ditte inglesi che lavoravano la seta, la "John Heathcoat & Co Ltd" di Londra (13 Ironmonger Lane), il 2 gennaio 1909 ebbe invece un colloquio con il Foreign Secretary, per assicurarsi di persona che sarebbe stato fatto il possibile per ottenere informazioni circa la sorte toccata al direttore e ai dipendenti della filanda di Gazzi, che da lungo tempo la ditta teneva in gestione, poiché non era ancora riuscito a mettersi in contatto neppure con il proprio agente finanziario George Oates. Dopo pochi giorni, però, lo stesso scriveva per comunicare che alla ditta era giunto un primo telegramma dal direttore William Skinner, il quale diceva di essersi salvato col fratello Charles e la madre, mentre degli altri dipendenti era stato ritrovato fino allora solo il cadavere di Frank Wood⁴¹.

Ristabiliti i contatti con Messina, la ditta aveva ricevuto notizie più precise sulle sue filande nell'area terremotata; e poiché era stata completamente distrutta solo quella che aveva a Villa San Giovanni, mentre in quella di Gazzi

³⁹ Ivi, p. 167 ed annuncio speciale di p. 208.

⁴⁰ Vedi la già citata lettera del 5 gennaio 1909. Originari di Malta, i Rowlett a Messina erano divenuti parenti e soci d'affari dei Gooding, M. D'ANGELO, *Comunità straniere...*, cit., p. 99.

⁴¹ FO 369/223, Mr Walter al Secretary of State (FO), lettere in data 5 e 6 gennaio 1909. Gli altri due dipendenti erano Frank John Carter e William Alfred Lowe, il quale avendo sposato Emily Beek era pure parente della madre degli Skinner, Eliza Beek.

i macchinari ed ingenti scorte di bozzoli e seta grezza erano rimasti intatti, essa era tornata a rivolgersi al Foreign Office, affinché questo richiedesse alle autorità italiane protezione per questa filanda. Solo il valore dei bozzoli e della seta grezza, infatti, ammontava a diverse migliaia di sterline e per sottrarli agli attacchi dei ladri, che stavano infestando i sobborghi della città, il direttore della filanda era rimasto accampato fra le sue rovine.

Secondo le informazioni raccolte dalla commissione esecutiva del Comitato centrale di soccorso presieduto dal Duca d'Aosta, nel passato la ditta "John Heathcoat & Co." aveva annualmente comprato bozzoli sulla piazza di Messina per un valore tra 600.000 e 800.000 lire e nella sola filanda di Gazzi – che aveva in affitto per £ 4.500 annue – aveva dato occupazione costante a 320 persone in inverno e 400 in estate, lavorando in un anno circa 7.000 kg di bozzoli e producendo da 15.000 a 18.000 kg di seta; in particolare, al momento del terremoto essa aveva in attività 150 bacinelle con 125 operaie, che nell'epoca del maggior lavoro salivano sino al doppio ed anche oltre⁴².

Dalla prima metà dell'Ottocento questa ditta britannica aveva operato sullo Stretto di Messina attraverso dei suoi agenti, fra cui Thomas Hallam ed i fratelli John Thomas e Edward James Eaton, e da almeno 50 anni aveva tramite loro preso in affitto l'esercizio della filanda Guerrera di Gazzi, il cui edificio risaliva al 1831 ed era composto di vari fabbricati per il magazzino dei bozzoli, la colorazione della seta e l'arrangiamento dei rocchetti⁴³. Essa aveva anche dei magazzini presi in affitto a Capo d'Orlando e a S. Teresa di Riva, che utilizzava come depositi per la seta prodotta nei due versanti della provincia, la quale era poi lavorata nella filanda di Gazzi⁴⁴. Tutta la seta prodotta in questa filanda finiva in Inghilterra, dove era impiegata nei suoi stabilimenti di Tiverton (Devon), che ancora nel 1912 occupavano 1.600 operai nella manifattura soprattutto di merletto e tulle⁴⁵.

La produzione della seta di questa filanda, dunque, era molto importante per la "John Heathcoat & Co.", che come nel passato aveva investito importanti capitali per installarvi moderni macchinari, adesso era pronta ad inviare un suo dirigente per ispezionare le condizioni dell'immobile di Gazzi ed

⁴² Ivi.

⁴³ Sull'origine della filanda Guerrera vedi *Contesse e Pistunina nell'antica via del Dromo*, a cura di R. Sisci e F. Chillemi, Messina 1995, pp. 73-77.

⁴⁴ Per queste notizie cfr. ACS, M.I, DGAC, CCS, b. 2, fasc. 1D-3: Verbali, seduta del 13 maggio 1909.

⁴⁵ FO 369/223, Ian H. Amory al Permanent Secretary (FO), lettera del 15 gennaio 1909. Sugli stabilimenti "John Heathcoat & Co." di Tiverton cfr. F. WARNER, *The British Silk Industry: Its Development since 1903. Paper Read before the Royal Society of Art by Mr Frank Warner, February 21, 1912*, Londra 1912, p. 11.

avviare subito le procedure per riedificare le parti distrutte. Per altro, proprio in quel periodo era corsa voce a Londra che la malattia dei gelsi aveva colpito il Piemonte, ed anche il console di Genova aveva confermato a gennaio che il raccolto dei bachi di seta in quella regione sarebbe stato rovinato, ovviamente con pesanti conseguenze per i produttori di organzine⁴⁶.

Gli imprenditori inglesi non erano stati interessati solo a sviluppare la filatura della seta, ma anche altre industrie tipiche del messinese, come ad esempio l'estrazione della pomice dalle cave di Lipari. Basti pensare che tra il 7 febbraio 1909 e l'11 marzo 1910, per la temporanea inagibilità del porto di Messina, almeno venti erano stati i bastimenti inglesi attraccati a Lipari per imbarcare la pomice un tempo esportata dalla città peloritana, tanto che per questo aumentato traffico navale il dipartimento consolare a Londra prese in considerazione l'opportunità di aprire nella cittadina eoliana un posto consolare del Regno Unito, come del resto avevano già fatto Francia ed Austria-Ungheria. Per curare gli interessi britannici in quel luogo il console generale Macbean – da poco insediato a Palermo in sostituzione del console Sidney Churchill – aveva avuto segnalato come persona 'adatta' Felice Ferlazzo, un socio della ditta "Giovanni Ferlazzo & C." di Lipari, il quale oltre ad essere ben educato aveva pure offerto la sua disponibilità. Ovviamente, la nomina a viceconsole di un suddito britannico sarebbe stata preferibile, ma poiché su quell'isola non ve n'erano il Foreign Secretary Sir Grey aveva alla fine convenuto di affidare l'incarico a Ferlazzo⁴⁷.

Anche la lavorazione di derivati agrumari ed olii essenziali e la produzione di estratti dal sommacco aveva attirato capitali inglesi e visto sorgere moderni stabilimenti industriali nella periferia della città peloritana. Una ditta inglese di farmacisti specializzati a confezionare estratti di sommacco era entrata in attività proprio all'inizio del 1904, mentre la ditta "J. & W. Bush" usava da tempo acquistare sulla piazza di Messina olii essenziali ed altri prodotti deperibili, che prima di esportare teneva in deposito nel magazzino dei suoi agenti locali, i quali erano anch'essi dei cittadini britannici⁴⁸. Sin dalla seconda metà dell'Ottocento, poi, diverse fabbriche per il ciclo completo della trasformazione agrumaria erano state impiantate da alcuni negozianti e chimici inglesi, che

⁴⁶ FO 368/304, Console generale (Genova) al Foreign Office, lettera del 21 gennaio 1909.

⁴⁷ FO 369/305, Macbean (Palermo) al Foreign Office, dispaccio del 13 aprile 1910; Board of Trade (Marine Department) al Foreign Office, lettera del 25 maggio 1910; ed anche W. Langley a Macbean, nota del 1 giugno 1910.

⁴⁸ FO 45/898, Churchill (Palermo) al Foreign Office, dispaccio del 13 gennaio 1904; inoltre, suo dispaccio del 15 gennaio 1909 cit., da cui emerge che il console britannico a Palermo aveva chiesto un permesso a favore ditta "J. & W. Bush", per poter recuperare dal deposito dei suoi agenti a Messina le merci che aveva già acquistato.

allo scopo avevano pure costituito delle società, quali la “Nascio Aveline & C.” (fabbrica di acido citrico, tartarico e solforico), la “John Sofio & C.” (fabbrica di agrocotto ed acido citrico), la “Cailler Walker & C.” (fabbrica di citrato di calce), la “W. Sanderson Barrett & C.” (ciclo completo dell’agrumi), la “Arthur A. Barrett & C.” (essenze e derivati agrumari).

Questo comparto industriale era indubbiamente quello che nell’ultimo ventennio dell’Ottocento aveva registrato i maggiori investimenti e grazie ai nuovi impianti installati per la lavorazione delleessenze, dell’agrocotto e dell’acido citrico impiegava numerosa manodopera, contribuendo così a frenare la recessione occupazionale dei settori tradizionali in crisi, e al tempo stesso partecipava con quote percentuali alte al commercio italiano d’esportazione all’estero. Gli olii essenziali erano certamente il prodotto più pregiato e di maggior valore che era trattato sulla piazza di Messina, ed avevano visto aumentare la domanda soprattutto sul mercato inglese. Secondo alcuni calcoli fatti da Rosario Battaglia, la quantità media delleessenze esportate tra i periodi 1868-1872 e 1881-1889 s’aggirava intorno a 282 mila chilogrammi, ma nell’ultimo decennio dell’Ottocento tale media era molto aumentata, aggirandosi intorno ai 470 mila chilogrammi, mentre il loro valore complessivo era variato da 5.364.042 lire del 1881 (solo dieci mesi) ad oltre 10 milioni del 1900⁴⁹.

Diversi negozianti inglesi, poi, avevano interessi nell’esportazione dello zolfo siciliano, una parte del quale finiva nel sud Africa, dove il minerale era utilizzato dalle ditte che fabbricavano esplosivi per le miniere d’oro e di zinco. Per questo motivo, quando era giunta la notizia che la “British South African Explosive Co.” stava prendendo in considerazione la possibilità di ottenere in modo più economico lo zolfo bruciando piriti estratte dalle miniere del Transvaal, nella città peloritana s’era manifestato una certa apprensione, che aveva spinto il viceconsole Alfred J. Ogston a contattare direttamente il governo di Pretoria (Transvaal) per appurare se ciò fosse stato vero, poiché in tal caso coloro che operavano o avevano investito in questo settore dell’economia siciliana rischiavano di subire un grave colpo⁵⁰.

Fra l’altro, proprio nel 1908 il consorzio obbligatorio tra i produttori di zolfo aveva intrapreso un programma d’investimenti per il rinnovo tecnologico degli impianti minerari nell’isola tramite l’introduzione di Forni Gill e speciali pompe per estrarre l’acqua dalle miniere, essendo riuscito a fare aggiudicare

⁴⁹ R. BATTAGLIA, *Mercanti e imprenditori...*, cit., p. 99.

⁵⁰ FO 368/305, Ogston (Messina) a The Secretary for Mines (Pretoria), copia lettera del 14 dicembre 1908, ed anche Prime Minister’s Office (Pretoria) al Foreign Office, lettera del 26 gennaio 1909, da cui si apprende che al momento la compagnia citata stava ancora usando zolfo siciliano.

allo zolfo siciliano i 2/3 della produzione mondiale grazie ad un accordo segreto stretto con “The Union Sulphur Company” della Louisiana⁵¹.

Fino al 1894 la produzione della Sicilia aveva coperto quasi l'80% del fabbisogno mondiale di zolfo, ma lo sfruttamento dei giacimenti di zolfo nella Louisiana aveva fatto perdere di colpo all'industria siciliana i vantaggi del monopolio naturale detenuto fino a quel momento, e alla caduta internazionale dei prezzi dello zolfo tra il 1893 e il 1895 essa era entrata in crisi. Per reagire al duro colpo subito, alcuni facoltosi negozianti inglesi ed i maggiori produttori siciliani di zolfo capitanati dall'industriale banchiere palermitano Ignazio Florio avevano costituito nel 1896 “The Anglo-Sicilian Sulphur Company Ltd”, con scadenza decennale rinnovabile. La nuova impresa aveva subito attuato un primo esperimento d'integrazione commerciale, mirante a rialzare il prezzo di vendita dello zolfo attraverso la costituzione di un consorzio volontario di produttori, in modo da limitarne la produzione e al tempo stesso eliminare il piazzamento incontrollato di questo minerale sul mercato⁵².

Essa era riuscita, però, a consorzare soltanto il 66% della produzione siciliana di zolfo, perché la nuova fase di stabilità dei prezzi aveva portato alla riapertura di numerose imprese marginali. In un decennio, infatti, le miniere attive in Sicilia erano quasi raddoppiate, passando da 432 nel 1895 a 800 nel 1904, con un aumento della produzione nello stesso periodo da 352.908 a 536.702 tonnellate. Per non far crollare il prezzo la compagnia aveva dovuto allora aumentare di molto lo stock dello zolfo rimasto invenduto, ma il suo tentativo di rinnovare gli accordi per costituire un nuovo consorzio volontario aveva incontrato opposizione sia a livello politico che tra i produttori di zolfo e gli organizzatori sindacali, favorevoli invece alla creazione di un consorzio obbligatorio, e nel 1905 alla compagnia anglo-siciliana non restava altra scelta che sciogliersi⁵³.

Della questione zolfifera era stato nel frattempo investito il Parlamento italiano e, per far sì che la situazione critica della compagnia anglo-siciliana fosse tenuta in considerazione, c'era stato pure un intervento britannico in suo favore presso il Governo italiano. Dal registro della corrispondenza commerciale dell'ambasciata inglese in Italia, infatti, emerge che tra il 5 e il 25 maggio 1906 c'era stato uno scambio di lettere con il presidente della compagnia, che aveva portato l'ambasciatore britannico a Roma a scrivere a fine maggio una lettera privata all'onorevole Tommaso Tittoni – da poco nominato ministro

⁵¹ G. BARONE, *Ristrutturazione e crisi del blocco agrario. Dai fasci siciliani al primo dopoguerra*, in *Potere e società in Sicilia nella crisi dello Stato liberale*, Pellicano libri, Catania 1977, p. 48.

⁵² Ivi, pp. 45-46.

⁵³ Ivi.

degli Esteri – per raccomandare in via ufficiosa “The Anglo-Sicilian Sulphur Co. Ltd” al Governo italiano. Nel corso del mese successivo, in effetti, ci furono delle trattative per trovare un accordo favorevole a questa compagnia, che alla fine riusciva pure ad ottenere che le clausole dell'accordo raggiunto fossero incluse nel provvedimento legislativo proprio allora in discussione in Parlamento, ed emanato poi il 15 luglio 1906⁵⁴.

Questa legge permise di risolvere il problema dello stock accumulato dalla compagnia anglo-siciliana, in quanto il consorzio obbligatorio fra i produttori di zolfo siciliani da essa istituito se ne fece carico, addossandosi non appena entrato in funzione un debito di 25 milioni col Banco di Sicilia per acquistarlo in blocco. Per i maggiori costi di produzione, però, lo zolfo siciliano non poteva concorrere con la nascente industria zolfifera degli Stati Uniti ed aveva finito col perdere il mercato nordamericano, che entro il 1912 sarebbe stato tutto assorbito da due grandi imprese locali, “The Union Sulphur Company” della Louisiana e “The Freeport Sulphur Company” del Texas, mentre la produzione italiana di zolfo su quella mondiale scendeva al 50%⁵⁵.

La possibilità di uno sfruttamento tecnicamente più avanzato dello zolfo siciliano, tuttavia, continuò a interessare il chimico inglese Arthur A. Barrett, che venuto a risiedere a Messina verso la fine dell'Ottocento era riuscito con la sua intelligenza, serietà e abilità imprenditoriale a costruirsi in Sicilia, per ben due volte, una consistente posizione economica. Già socio di William Robert Sanderson, dal 1898 egli aveva iniziato in proprio a produrre oli essenziali con la ditta “Barrett & C.”, che all'inizio del Novecento esportava pure altri prodotti siciliani, fra cui seta grezza. Il terremoto del 1908, poi, gli aveva inflitto gravi perdite, ciononostante Arthur Barrett era rimasto a Messina, dove adeguando ai tempi la propria attività imprenditoriale era riuscito a raggiungere di nuovo il benessere, tanto da essere considerato nel 1915 tra gli stranieri di maggior conto. Volendo mettere a profitto un suo brevetto per migliorare il metodo di fusione dello zolfo, egli non si era fatto scoraggiare dall'ostruzionismo delle autorità italiane e nel 1927 aveva acquistato una partecipazione in una miniera di zolfo siciliana, dove poter installare e collaudare in proprio la fornace da lui ideata⁵⁶.

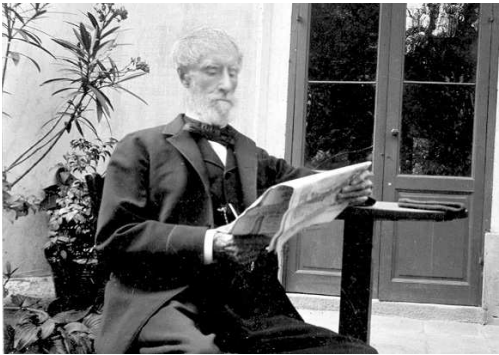
⁵⁴ Vedi FO 172/20, *Embassy and Consulate, Register of Correspondence, Italy, General, 1906-1908*.

⁵⁵ G. BARONE, *Ristrutturazione e crisi del blocco agrario...*, cit., p. 48.

⁵⁶ Vedi *Elenco degli stranieri di maggior conto*, copia non datata (1915), in ASME, Gab. Pref. 1909-1939, b. 430; *Memorandum by Mr. C.H.A. Carpenter*, allegato in FO 371/12954, Department of Overseas Trade al Foreign Office, dispaccio del 19 gennaio 1928; M.T. DI PAOLA, *Tra commercio e intelligence...*, cit., p. 666 e seg.



1 e 2 - Villa Amalia (Pace) e Palazzo Sanderson sul Corso Vittorio Emanuele, dove al n. 185 aveva sede la ditta "W. Sanderson & Sons"



3 e 4 - Robert Sanderson a Villa Amalia e il trasporto del suo feretro al Cimitero degli Inglesi a San Raineri (1907)



5 e 6 - Arthur A. Barrett (a sinistra) al lavoro con il suo segretario e William Robert Sanderson a Villa Amalia



2. La comunità britannica sullo Stretto

Sosta obbligata nella rotta commerciale del Regno Unito, da lungo tempo la città era sede consolare britannica ed aveva una larga comunità inglese residente, che contribuiva a creare il suo benessere ed a stimolare la modernizzazione dell'ambiente cittadino. Alcune famiglie vi risiedevano ormai da più generazioni, mentre altre vi si erano stabilite nella seconda metà dell'Ottocento, in seguito allo sviluppo industriale nei settori della seta e delle trasformazioni agrumarie, ed all'assegnazione degli appalti per l'erogazione del gas e dell'energia elettrica, e per l'impianto del sistema tramviario cittadino.

Col passare delle generazioni, i nomi Aveline, Oates, Sanderson sono rimasti a Messina quali «sinonimo di una straordinaria vicenda imprenditoriale legata alla lavorazione di derivati agrumari», come i nomi Hallam, Eaton, Skinner lo sono stati per quella della seta, divenendo per l'ambiente economico locale quasi un mito, che a causa della non adeguata documentazione archivistica si era andato alimentando col tempo più dalla leggenda che dall'evidenza storica¹. La perdita dei preziosi archivi di queste famiglie e delle loro ditte, insieme alla frammentarietà e dispersione delle fonti ufficiali disponibili, non consentono d'altra parte di far piena luce su tutti gli aspetti di quella che può essere definita un'eccezionale stagione di multiformi attività imprenditoriali e sociali, che fece di Messina il Bosforo d'Italia ed una profittevole e piacevole sosta negli scambi tra Oriente ed Occidente².

In effetti, dei numerosi mercanti britannici che vi si stabilirono, attirati dal suo porto e punto franco, i nomi sono noti ma non la data del loro arrivo né il motivo che li spinse a lasciare i luoghi d'origine per venire a mettere radici sullo Stretto, anche se ormai da diversi anni le loro vicende familiari ed imprenditoriali sono divenute temi di sistematica ricerca storica³. Dell'attività

¹ Per la citazione cfr. M. D'ANGELO, *Una famiglia di mercanti-imprenditori tra la Sicilia e Malta: i Sanderson*, in *I Whitaker e il capitale inglese tra l'Ottocento e il Novecento in Sicilia*, a cura di C. D'Aleo e S. Girgenti, Trapani 1992, pp. 109-110.

² Sin dalla prima metà dell'Ottocento la visione onirica dello Stretto di Messina era divenuta parte integrante dei primi viaggi turistici nel Mediterraneo e la città si era ben attrezzata per accogliere i visitatori stranieri che vi facevano sosta, attirati dai riferimenti trovati nelle prime guide e memorie di viaggio in lingua inglese, tedesca e francese. Per avere un'idea completa di questa pubblicistica cfr. S. DI MATTEO, *Viaggiatori stranieri in Sicilia dagli Arabi alla seconda metà del XX secolo. Repertorio, Analisi, Bibliografia*, Isspe (Istituto Siciliano di Studi Politici ed Economici), Palermo 1999.

³ Vedi soprattutto gli studi di Rosario Battaglia, Michela D'Angelo e dei loro allievi. In particolare, per la storia dei Sanderson, oltre al saggio sopra citato, della stessa autrice si ricordano *Le attività di William Sanderson (1786-1854) nella corrispondenza commerciale di Ingham e Whitaker*, in *Fra Spazio e tempo. Studi in onore di L. De Rosa*, Napoli 1995, pp. 187-218; ed anche il suo contributo al catalogo della mostra "Un luogo dell'anima". Villa Pace. Dai

sociale ed imprenditoriale che svolsero a Messina restano del resto numerose tracce in fondi d'archivio e pubblicazioni d'epoca, che forniscono elementi importanti per cominciare a ricostruire le vicende di questa comunità nel periodo precedente al terremoto del 1908, e che hanno già consentito d'individuare al suo interno delle vere e proprie dinastie mercantili, imprenditoriali e finanziarie, quali quelle consolidate nel tempo attraverso alleanze societarie e matrimoniali – anche con altre preminenti famiglie locali d'origine straniera e siciliana – tra le famiglie Aveline, Cailler, Child, Fisher, Oates, Peirce e Sanderson⁴.

Lo studio dell'élites urbane ottocentesche, infatti, ha portato ad individuare per alcune famiglie messinesi le strategie matrimoniali ed i processi di formazione della ricchezza patrimoniale, facendo così emergere il complesso rapporto che si era venuto a stabilire tra la borghesia locale ed alcune famiglie nobili, ma anche tra queste ed alcune famiglie delle comunità straniere presenti a Messina. I mercanti inglesi e d'origine straniera, moltiplicando le occasioni d'incontro nella città, finivano col costituire, com'è stato osservato, «un momento essenziale di saldatura ideologica-culturale tra élite borghese ed aristocrazia cittadina», mentre quest'ultima, sempre più disposta ad abbandonare la propria identità di classe e ad integrarsi nella realtà economica locale, dimostrava «una disponibilità sempre più crescente ad imparentarsi con elementi di estrazione borghese, ma sicuramente più prosperi dal punto di vista patrimoniale»⁵.

Ricerche storiche svolte in passato sull'industria siciliana, sulle relazioni commerciali anglo-siciliane prima dell'Unità⁶ e sulle attività commerciali e finanziarie legate al porto di Messina⁷ avevano d'altronde già evidenziato la notevole influenza che certe famiglie inglesi aveva avuto nell'economia e società messinese, sia avviando attività industriali che fortemente avrebbero

Sanderson ai Bosurgi all'Università, a cura di L. Caminiti, M. D'Angelo e L. Hyerace, Edas, Messina 2003, pp. 20-35, 36-51 e 58-57. Per la storia degli Eaton e dei Peirce vedi R. BATTAGLIA, *L'ultimo "splendore" ...*, cit., pp. 165-188 e dello stesso autore, *Guglielmo Peirce ...*, cit.

⁴ Per i vincoli familiari e societari esistenti fra queste famiglie si rimanda alle notizie biografiche su ognuna di loro contenute in M. D'ANGELO, *Comunità straniere ...*, cit.

⁵ Per le citazioni cfr. L. CHIARA, *Tra commercio e produzione. La borghesia messinese del XIX secolo*, in *I segni della memoria*, a cura di R. Battaglia, Perna edizioni, Messina 1994, pp. 56-57. Inoltre, dello stesso autore vedi *Famiglie, patrimoni ed élites urbane nella Messina dell'Ottocento*, Edas, Messina 2002.

⁶ R. ROMEO, *Il Risorgimento in Sicilia*, Laterza, Bari 1973 (3 ed.); C. TRASELLI, *La Sicilia industriale prima del 1860*, in «Bollettino Cassa Risparmio Province Siciliane», VIII; R. BATTAGLIA, *Sicilia e Gran Bretagna ...*, cit.; M. D'ANGELO, *Mercanti inglesi ...*, cit.; A. CHECCO, *L'età della decadenza ...*, cit., pp. 87 e sgg.; ed inoltre dello stesso autore *Messina: alle origini di una identità perduta*, in *I segni della memoria ...*, cit.

⁷ M. D'ANGELO, *Aspetti commerciali e finanziari in un porto Mediterraneo. Messina (1795-1805)*, in «Atti dell'Accademia Peloritana», 1979, vol. LV, pp. 201-247; R. BATTAGLIA, *Porto e commercio ...*, cit.; IDEM, *Mercanti e imprenditori ...*, cit.; IDEM, *Guglielmo Peirce ...*, cit.

inciso sul tessuto sociale ed economico cittadino, sia introducendo nuove tipologie finanziarie e commerciali e più articolati modelli associativi atti a sostenerne lo sviluppo. Arrivati sullo Stretto come negozianti, molti di questi cittadini britannici erano divenuti imprenditori, ed inserendosi in un panorama economico poco dinamico, anche se già ricco d'esperienze mercantili e di numerose piccole iniziative imprenditoriali locali, avevano dato vita a società assicurative ed istituti di credito, proponendo anche nel campo industriale forme associative a volte in concorrenza e talaltra in collaborazione con la borghesia locale, la quale a sua volta non disdegnava d'intrecciare con alcuni di loro il proprio nome attraverso matrimoni e legami societari.

L'origine e la preminenza della colonia mercantile britannica rispetto a quelle d'altra nazionalità presenti a Messina viene fatta risalire da Michela D'Angelo al periodo 1806-1815 – il così detto 'decennio inglese' – quando più di 30 case commerciali britanniche risultano essere venute a stabilirsi nella città⁸. Tale presenza negli anni successivi andò variando, anche a causa dei provvedimenti governativi che intervennero a modificare i privilegi goduti nel porto franco peloritano e delle periodiche epidemie di colera cui la città fu soggetta; ciononostante, essa restò sempre rilevante. Basti pensare che se nel 1852 – secondo quanto riferiva a Londra il vice console britannico William Wilton Barker – la colonia inglese a Messina contava 150 residenti ed altrettanti visitatori temporanei, oltre ai circa 1.300 marinai che annualmente facevano sosta nel suo porto⁹, ancora all'inizio del Novecento il numero dei cittadini britannici residenti in città doveva essere piuttosto consistente, poiché in seguito al terremoto del 1908 ne morirono ben 39 ed almeno 100 ebbero necessità d'essere assistiti, avendo perso oltre ai loro cari anche tutti i loro averi¹⁰.

Dopo il lungo periodo bellico delle guerre napoleoniche, che per un decennio aveva visto stazionati a Messina migliaia di soldati britannici¹¹,

⁸ M. D'ANGELO, *Mercanti inglesi in Sicilia 1806-1815...*, cit.

⁹ FO 70/261, Barker al Foreign Office, dispaccio del 14 settembre 1852, come citato in M. D'ANGELO, *Comunità straniere...*, cit., p. 47, n. 16.

¹⁰ FO 653/15, *British Consulate at Messina. Register of Deaths 1854-1957*, ed anche il rapporto Delmé-Radcliffe cit. Il sottocomitato del Comitato britannico di soccorso organizzato a Roma, riunitosi dal 21 gennaio al 4 marzo 1909 per considerare i casi di profughi da Messina e Reggio che avevano bisogno d'immediato aiuto, assistette 67 casi speciali, rappresentando in tutto 261 persone. Il rapporto finale che il sottocomitato del Comitato britannico di soccorso presentò all'Ambasciatore (marzo 1909) si trova allegato in ACS, PCM 1911-1912, CCS, b. 78, Delmé-Radcliffe a Nathan, lettera del 17 marzo 1909.

¹¹ Il 15 febbraio 1806 «cominciò a sbarcare in Messina la truppa ausiliaria inglese sotto gli ordini del cav. Giovanni Enrico Craig, comandante in capo di tutta l'armata britannica del Mediterraneo» ed in pochi giorni ben 7.500 soldati inglesi furono stanziati nella Cittadella, nei fortificati ed in altri luoghi che sembravano opportuni per mantenere la difesa dello Stretto. Per la citazione vedi C.D. GALLO - G. OLIVA, *Annali della città di Messina*, vol. VI, Messina 1893,

alcuni dei mercanti inglesi che erano giunti in seguito all'occupazione militare britannica dell'Isola avevano lasciato la città, facendo ritorno in Gran Bretagna o negli altri importanti porti del Mediterraneo da cui erano stati costretti ad allontanarsi a causa dell'arrivo dei francesi (Livorno, Napoli, Genova, Malta, Trieste ecc.); ma molti altri avevano deciso di restarvi per sempre, essendo ormai inseriti saldamente nel commercio siciliano, sia nei circuiti locali del piccolo cabotaggio che nelle rotte dell'interscambio tra la Sicilia e le Isole britanniche. A causa della difficile riconversione dell'economia internazionale, altri cittadini britannici vi erano giunti in seguito, attirati probabilmente dalle possibilità di sviluppo che la lavorazione, trasformazione e commercio dei prodotti locali offrivano.

Provenienti da diverse parti del Regno Unito, e con le più svariate occupazioni e formazioni professionali alle spalle, quasi tutti fecero la loro fortuna a Messina, investendo i loro profitti in settori che andavano dall'immobiliare a quello assicurativo, dal cambio marittimo alla partecipazione in istituti di credito¹². Oltre ad occuparsi di commercio generico, alcuni di loro si erano inseriti anche in vari settori industriali, quali quello minerario, della seta e dei derivati agrumari, riuscendo a creare con le loro attività imprenditoriali profittevoli collegamenti con il più ampio circuito commerciale che univa la Gran Bretagna ai mercati europei ed extra europei; mentre altri, incoraggiati dalla frequenza e regolarità con cui numerosi vascelli e mercantili britannici facevano approdo nel porto di Messina, avevano iniziato a trattare pure generi che potevano esser graditi ai viaggiatori e naviganti inglesi, aprendo in città botteghe specializzate a vendere questi prodotti, come pure osterie all'uso inglese (*public houses*).

I fratelli William e Joseph Richards, ad esempio, gestivano un "English Store" in cui era possibile acquistare birra chiara, tè, articoli di profumeria, sigari, oggetti di cancelleria ed altri articoli graditi ai viaggiatori inglesi¹³; mentre Thomas Poppleton gestiva dal 1837 un locale pubblico con bigliardo in cui si servivano vini ed altre bevande alcoliche, e che era frequentato in genere da mercanti inglesi, ufficiali navali e capitani di mercantili, ed altra gente rispettabile. Inoltre, il molto attivo commercio marittimo faceva persino progettare nel 1841 a Richard Poppleton, fratello maggiore di Thomas, l'impianto a Messina di una fabbrica per la lavorazione della carne salata all'uso

p. 20. Durante il 'decennio inglese', però, almeno 20.000 soldati della Armata Britannica soggiornarono in Sicilia, la maggior parte dei quali fu impegnata ad impedire che le truppe francesi stanziare in Calabria invadessero pure l'Isola. A proposito vedi M. D'ANGELO, *Comunità straniere...*, cit., pp. 29-30.

¹² Ivi, ed anche R. BATTAGLIA, *Mercanti e imprenditori...*, cit., pp. 138-143, per riferimenti a proposito.

¹³ M. D'ANGELO, *Comunità straniere...*, cit., p. 92.

estero per la navigazione¹⁴. In quegli anni, infatti, la città aveva dovuto vedere aumentare la domanda di approvvigionamenti alimentari e navali per le numerose imbarcazioni mercantili e da diporto che attraccavano nel suo porto, e che sarebbero aumentate una volta aperto il Canale di Suez.

Durante l'epidemia colerica del 1854-55, che solo a Messina faceva oltre dieci mila vittime, anche all'interno della colonia britannica rimasta in città – che comprendeva allora una settantina di residenti – si contavano oltre una ventina di decessi per colera¹⁵. Queste perdite, però, erano state ben presto compensate dalle nascite registratesi all'interno delle rimanenti famiglie inglesi ed anche dai nuovi arrivi avvenuti in coincidenza di quello che Hobsbawm chiama «la più grande migrazione di popoli della storia»¹⁶ e che, soprattutto negli anni successivi all'unificazione italiana, avrebbero contribuito ad introdurre nella città nuovi servizi ed attività economiche.

La gestione dei lavori del gas, ad esempio, vedeva giungere nella seconda metà degli anni Sessanta Thomas A.J. Hilary e John H. Hilary, rispettivamente direttore e gestore della “Continental Union Gas Company”, ma anche George Billows, David Watson e William Donaldson, dipendenti tecnici di questa compagnia, i quali vennero a stabilirsi con le proprie famiglie in città. Negli ultimi decenni dell'Ottocento la colonia si arricchiva poi di diversi chimici, ingegneri meccanici, analisti chimici ecc., fra i quali si ricordano gli ingegneri meccanici Thomas Skinner e Alexander Hendrie Hamilton, venuto il primo a dirigere la filanda di Gazzi gestita dalla ditta “John Heathcoat & C.” di Londra, e l'altro ad impiantare una fabbrica del ghiaccio nei pressi di Piazza San Martino¹⁷, di cui fu a lungo direttore; l'ingegnere chimico Arthur A. Barrett

¹⁴ Ivi, p. 96.

¹⁵ Il colera colpì in particolare le famiglie Aveline, Barker**, Bygrave, Causton*, Child*, Fisher, Gamble, Gillham, Grima*, Matthey, Needham*, Oates, Pitts*. Poppleton*, Rickards, Ross, Rowlett*, Sanderson. Gli asterischi accanto ai nomi stanno ad indicare la perdita del capofamiglia. Ivi, pp. 167-170.

¹⁶ Contro un'emigrazione dall'Europa di circa 9 milioni di persone tra il 1846 e il 1875, lo storico anglosassone ricorda che solo dalle isole britanniche, tra il 1851 e il 1880 circa 5,3 milioni di persone emigrarono, fra cui ad un certo punto comparvero pure nuovi tipi di emigranti temporanei, come ad esempio gli impresari delle ditte specializzate nei lavori ferroviari o per gli impianti del gas e del telegrafo che giravano tutto il mondo seguiti da gruppi scelti di capisquadra, operai specializzati e personale di élite, per lo più inglesi ed irlandesi, che a volte si stabilivano per sempre in un paese straniero. Per la citazione e i dati riportati in nota E.J. HOBSBAWM, *Il trionfo della borghesia 1848/1875*, Laterza, Roma-Bari 1976, pp. 237 e 239.

¹⁷ Ancora all'inizio del Novecento la ditta “Hamilton & C.” è segnalata avere una fabbrica del ghiaccio artificiale al Torrente Portalegni, ma in realtà in città era risaputo che la proprietà dello stabilimento era ormai in mano a De Pasquale, uno dei suoi finanziatori, mentre Alexander Hamilton restava a dirigerlo conservando tutti i diritti sul sistema di produzione da lui brevettato. Vedi *Annuario Guida di Messina del 1902...*, cit., p. 186 e «Gazzetta di Messina e delle Calabrie», 30-31 maggio 1896.

che, interessato nella lavorazione dei derivati agrumari, costituì nel 1896 con William Robert Sanderson la società “Sanderson Barrett & C.”, per poi mettersi due anni dopo a produrre in proprio olii essenziali con la ditta “Barrett & C.”; gli analisti chimici Alexander H. Bennett, Frederick H. Moore e W.O.J.D. Thomas, che nel 1893 aprivano in città un laboratorio di analisi, come succursale della ditta “Ogston & Moore” di Londra¹⁸.

Fra le famiglie da più lungo tempo residenti a Messina c'erano gli Aveline, i Barker, i Bryant Barrett, i Cailler, i Drew, i Fisher, gli Hopkins, i Gooding, i Mitchell, gli Oates, i Peirce, i Rickards, i Ross, i Rowlett, i Sanderson, i Sofio. Dopo tre generazioni, però, non tutti i discendenti di questi mercanti imprenditori inglesi scelsero come professione di continuare la tradizione familiare. Risulta, infatti, che mentre alcuni sfruttarono la conoscenza delle lingue straniere per trovare impiego come corrispondenti nelle locali ditte agrumarie e agenzie di spedizioni marittime, altri riuscirono ad affermarsi nel campo della cultura e delle arti civili. Ad esempio, Richard Mitchell (Messina 1816-1889), figlio del mercante John e Flavia Battaglia, fu professore di lettere e rettore dell'Università di Messina, mentre suo figlio Ernesto Giuseppe fu ingegnere civile; Riccardo ed Edward Hopkins, figli del negoziante Samuel e Natalia Aspa, furono uno ingegnere-architetto e l'altro impiegato corrispondente per una ditta messinese; Alfred John Jordan Cailler, figlio del negoziante-imprenditore John Lewis Jordan e Emma Sofia Angelica Andreis, scelse di fare l'ingegnere civile; Richard Henry Rickards, figlio dell'agente marittimo George Henry ed Emilia Chiossone, fece invece l'analista¹⁹.

I contatti tra il mondo mercantile e il mondo della cultura e dell'arte erano d'altronde frequenti nella città dell'Ottocento, poiché tra i negozianti stranieri c'erano diversi dilettanti di musica, letteratura e arti varie ed anche mecenati di letterati, pittori e musicisti, e non di rado nelle loro case si organizzavano riunioni con concerti musicali, letture di versi e novelle²⁰. In particolare, il vice console britannico William Wilton Barker è ricordato per l'eleganza con cui tradusse in inglese le poesie siciliane dell'abate Giovanni Meli, mentre il «dotto poeta e grecista» Richard Mitchell pare che fosse stato incoraggiato negli studi classici dalla sua colonia d'origine; il banchiere inglese John Fisher si dilettò invece a comporre musica, mentre Ernesto Antonio Coop,

¹⁸ M. D'ANGELO, *Comunità straniere a Messina...*, cit., pp. 104-106.

¹⁹ Riferimenti ivi, pp. 97, 104-106.

²⁰ In casa di William Sanderson, ad esempio, si tenevano spesso riunioni musicali in cui la figlia Eliza Sofia, andata nel 1837 in sposa a Joseph Whitaker, si esibiva insieme ad alcuni suoi amici dilettanti di musica, fra cui il valente flautista M. Thurburn, figlio del mercante John Thurburn socio di Sanderson. Ivi, p. 71.

figlio del mercante imprenditore John²¹, raggiunse gran notorietà quale «pianista e compositore di tante opere pregiate»²².

Tra gli ingegneri civili ricordati, fu certamente l'ingegnere-architetto Riccardo Hopkins a godere un certo prestigio all'interno degli ambienti economici cittadini. In particolare, egli giocò un ruolo importante durante il dibattito che si svolse alla fine degli anni Sessanta intorno alla progettazione dei nuovi Magazzini generali nel porto di Messina. Fu suo, infatti, il progetto che prevedeva lo sviluppo a questo fine del Lazzaretto e dell'area sua limitrofa nella penisola di San Raineri e che purtroppo, pur essendo il più coerente e meno costoso da realizzare, non incontrò il favore del Comune di Messina e del Governo nazionale, lasciando per molti anni a venire un sistema dispendioso ed arretrato di scaricamento e stoccaggio delle merci dai mercantili²³.

La comunità britannica esercitò rilevante influenza nella formazione e attività sociale di numerosi circoli ed associazioni cittadine. L'origine del locale "Circolo della Borsa" di Messina, ad esempio, è fatta risalire da Gaetano La Corte Cailler ad un'iniziativa presa dal mercante inglese John Broadbent il quale, giunto in città sul finire del Settecento, era uso riunire nella sua casa i più cospicui negozianti per trattare importanti affari, intrattenendoli al tempo stesso con la lettura di giornali, giochi di carte e di bigliardo, trattenimenti musicali e sontuose feste da ballo. Da queste prime riunioni era nata l'idea di costituire nel 1805 la "Società della borsa", dalla cui fusione con la "Società del Fiore" vent'anni dopo sarebbe nato il "Circolo della Borsa"²⁴. Mercanti ed imprenditori stranieri figurano anche tra i promotori di alcune associazioni sportive e ricreative sorte a Messina tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento, quali il "Messina Football Club", la "Società del tiro a volo", la "Società del Tennis" ed il "Circolo Scacchistico", che tra i loro soci fondatori annoveravano gli imprenditori Oscar Aveline, Horace Gooding,

²¹ John Coop aveva impiantato a Messina una fabbrica di cotonerie e mussoline, che negli anni Trenta dell'Ottocento occupava circa 150 lavoratori. Ivi, p. 89 n. 48.

²² Le frasi citate sono riportate ivi, pp. 69-70.

²³ Hopkins intendeva realizzare su una superficie di 56.250 metri quadrati edificata ad una sola elevazione dei grandi depositi, con banchine d'attracco intorno ad un bacino interno di 14.365 metri quadrati, e pure un edificio per gli uffici daziari. In questo progetto egli aveva tenuto presente la funzione polivalente che i magazzini al Lazzaretto avrebbero potuto svolgere, la loro vicinanza al bacino di carenaggio allora in costruzione, il più rapido trasferimento delle merci dalle navi alla ferrovia, e soprattutto la possibilità di un loro futuro ampliamento. Sulla vicenda della progettazione e costruzione dei Magazzini generali del porto di Messina vedi R. BATTAGLIA, *Mercanti e imprenditori...*, cit., pp. 37-51.

²⁴ G. LA CORTE CAILLER, *Colonie straniere a Messina*, Messina 1926, p. 175. Distintosi in città per la sua intraprendenza ed il suo esser utile, John Broadbent era stato console degli Stati Uniti dal 1805 al 1826, anno in cui morì in seguito ad una caduta mentre sovrintendeva su un'impalcatura alla costruzione di un edificio.

William Robert Sanderson, ma anche i dipendenti della ditta “Pearce Brothers” James Baylis Heynes e Frederick H. Thomas, ed il pastore anglicano rev. Charles H. Huleatt²⁵.

Attraverso la stampa dell’epoca è possibile ricostruire la vita sociale che le famiglie della colonia inglese conducevano in città ed anche gli incidenti spiacevoli che alcuni cittadini britannici a volte subivano²⁶; nei repertori notarili non mancano atti in cui sono registrati accordi finanziari iugulatori fra negozianti messinesi e imprenditori inglesi e viceversa, evidenze queste che se da un lato confermano la tendenza comune a prestare denaro a pegno e a mutuo ipotecario, dall’altro fanno sorgere il sospetto che non tutto fu ‘rose e fiori’ nelle relazioni della comunità britannica con i messinesi.

Indubbiamente, passato l’iniziale entusiasmo per gli investimenti britannici nell’Isola, nella seconda metà degli anni Cinquanta dell’Ottocento fra i siciliani si era cominciato a parlare con una certa amarezza degli inglesi. Un’acuta viaggiatrice inglese dell’epoca annotava in un suo diario di viaggio che – soprattutto i messinesi ed i catanesi – al minimo cenno di simpatia mostrata dal governo britannico verso il Regno delle due Sicilie tendevano a commentare con ironia «Dov’è la costituzione che ci fu garantita nel 1812?»²⁷. A creare questa frattura aveva di certo contribuito il modo tutto britannico d’atteggiarsi della colonia inglese sullo Stretto, che agli occhi della popolazione locale spesso appariva come una manifestazione d’arrogante superiorità.

Sempre la stessa fonte riferisce: «I mercanti educano le figlie in tutto e per tutto alla maniera inglese e non sono entusiasti che esse frequentino compagnie siciliane, il che non depone a favore della gente del luogo, dato che in questo caso non lo fanno per pregiudizio [...] se si paragonano le case della nobiltà (eccetto una o due famiglie che hanno viaggiato), le loro nude pareti sporche e la servitù stracciona, ignorante e brutale, allo stile elegante e pulito delle residenze e al comportamento indipendente degli inglesi stabiliti a Messina si può capire perché non esista intimità fra loro»²⁸.

In occasione dei moti insurrezionali del 1847-48, poi, la maggior parte dei negozianti inglesi aveva trovato rifugio sulle navi di Sua Maestà britannica mandate lì per proteggerli, da dove a distanza avevano assistito ai bombardamenti sulla città da parte delle truppe borboniche asseragliate all’interno

²⁵ M. D’ANGELO, *Comunità straniere a Messina...*, cit., p. 72.

²⁶ Vedi, in particolare per le attività sociali (matrimoni, feste da ballo e di beneficenza, clubs ed eventi sportivi e musicali) a fine Ottocento la cronaca cittadina della «Gazzetta di Messina e delle Calabrie» e «Il Marchesino».

²⁷ E. LOWE, *Due viaggiatrici ‘indifese’ in Sicilia e sull’Etna. Diario di due Lady Vittoriane*, a cura di Stefania Arcara, Agorà Edizioni, La Spezia 2001, p. 127.

²⁸ Ivi, p. 132.

dell'antica Cittadella nella penisola di S. Raineri, mentre «chi era rimasto sulla terra ferma accampato nel mezzo di una carneficina rossa di sangue» aveva potuto osservarli partecipare alla serie di feste da ballo che gli ufficiali di bordo avevano colto l'occasione di organizzare.

Andava riconosciuto, però, che anche alcuni degli edifici dove abitavano o avevano banco i mercanti inglesi non erano stati risparmiati dalle bombe, come il palazzo dei Sanderson ad angolo tra il Corso Vittorio Emanuele e Via Pozzoleone, che aveva subito danni ammontanti a sole 500 onze, mentre altri lamentarono perdite più gravi²⁹. Secondo quanto il viceconsole Barker riferiva a Londra, i danni causati ai sudditi britannici ammontavano a complessive 44.500 onze, che furono risarciti solo in parte dal governo borbonico. Il negoziante Thomas Child, ad esempio, chiese un risarcimento danni di 400 onze, ma alla fine ebbe risarcito soltanto 345 ducati e 91 grane³⁰.

Durante l'assalto sferzato la notte del 22 febbraio 1848 dagli insorti contro le truppe borboniche stanziate nel forte Terranova (Cittadella) un incendio era scoppiato nel vicino porto franco, lasciando i magazzini della ditta inglese "Smithson" completamente distrutti dal fuoco insieme a tutte le manifatture che vi erano depositate; ma pure quelli appartenenti a case mercantili tedesche, anch'essi pieni di manufatti inglesi, erano stati esposti a questo grave pericolo, tanto da far sorgere il sospetto che si fosse trattato di un'odiosa azione contro la Gran Bretagna. In una lettera che William Sanderson scrisse il 24 febbraio al mercante inglese Turner di Napoli si legge: «Se devono combattere, perché non limitare il fuoco ai luoghi da cui si è attaccati? Non è solo la città di Messina e i suoi abitanti che sono impegnati in questa amara lotta, è tutta la Sicilia; perché allora distruggere la città di Messina e le grandi proprietà straniere, principalmente inglesi, che vi si trovano? Sembra [...] un'odiosa azione contro il nostro Paese. Spero che sia solo una minaccia [...] Se l'attuale stato di cose continua e questo luogo sarà distrutto, quasi tutti gli stabilimenti stranieri e locali saranno rovinati»³¹.

In effetti, anche se col passar degli anni le famiglie inglesi di più lunga residenza aveva finito con l'italianizzarsi, la maggior parte dei nuovi arrivati

²⁹ Ivi, p. 127, si legge: «I nostri amici invece (l'autrice parla dei Sanderson) si attardarono sulla spiaggia dopo che fu aperto il fuoco. Ci mostrarono i terribili effetti delle bombe lanciate dai napoletani sulla città: una di esse ancora la conservano in frammenti, dato che ha demolito un balcone ed è entrata attraverso il tetto del loro soggiorno, mandandolo in frantumi sulle loro teste».

³⁰ S. DI GIACOMO, *I segni della presenza straniera nella Messina dell'Ottocento*, in *Famiglie straniere a Messina nell'Ottocento*, a cura di L. Chiara, Armando Siciliano Editore, Messina 2005, p. 103, n. 102.

³¹ I brani della lettera citati sono riportati tradotti in M. D'ANGELO, *Una famiglia di mercanti...*, cit., p. 119.

tendeva a mantenere rapporti di frequentazione all'interno della propria classe sociale e ad intrecciarsi attraverso il matrimonio prevalentemente con famiglie d'origine britannica o d'altra nazionalità straniera. I negozianti più agiati usavano di solito mandare i figli maschi appena adolescenti nelle isole britanniche per studiare e fare le prime esperienze di lavoro, mentre affidavano l'educazione delle figlie femmine ad istitutrici inglesi oppure tedesche.

Nell'intraprendere un'attività imprenditoriale, poi, essi preferivano in genere impiegare personale tecnico e macchinari fatti venire appositamente dalla Gran Bretagna, sconvolgendo a volte delicati equilibri preesistenti in città, sia nella fornitura della materia prima e della forza lavoro, che nel sistema di piazzamento del prodotto finito. Inoltre, avevano difficoltà ad accettare le libertà e i diritti che all'inizio del nuovo secolo il governo italiano aveva riconosciuto ai lavoratori, e con il loro paternalismo ostacolavano la penetrazione dell'organizzazione sindacale tra i loro dipendenti.

Intorno al 1880 l'ingegnere scozzese Alexander Hendrie Hamilton aveva aperto a Messina una moderna fabbrica per la produzione di ghiaccio artificiale igienicamente puro, ma la sua iniziativa imprenditoriale era stata vista come un elemento di disturbo nei rapporti da lungo tempo stabiliti tra i rivenditori di ghiaccio e coloro che lo producevano con il tradizionale metodo di conservare la neve caduta sulle falde dei monti in speciali pozzi scavati nel suolo, tanto che un bel giorno mentre si trovava lungo la Via Primo Settembre uno sconosciuto gli faceva con una lattina uno sfregio permanente sul viso³².

Gli inglesi avevano pure introdotto nelle filande che gestivano un sistema di punizioni che i lavoratori – nella maggioranza donne e bambini – risentivano molto più dei bassi salari, nonostante questi fossero talmente bassi da non raggiungere nel 1896 le 900 lire per l'insieme dei 1.070 occupati nelle filande più moderne³³. Il primo ed unico sciopero delle filande verificatosi nel 1901, infatti, era stato indetto proprio contro le punizioni inflitte dalla direzione aziendale delle filande gestite dalla ditta "John Heathcoat & C.". Durato solo una mezza giornata, lo sciopero aveva visto partecipare in tutto 578 donne e 30 fanciulli e si era concluso con un successo parziale per i lavoratori³⁴.

³² Al ferimento di Hamilton fece seguito l'arresto ed il processo in direttissima dell'aggressore, un tale noto negli ambienti malavitosi cittadini col soprannome "cacciavento", che fu condannato a quattro anni e due mesi di reclusione, mentre Ludovico Fulci che rappresentava l'imprenditore britannico aveva chiesto una condanna a sei anni di reclusione. A proposito vedi la cronaca cittadina in «Gazzetta di Messina e delle Calabrie», 8-9 ottobre 1897.

³³ Per questo dato sui salari dei lavoratori occupati nelle filande. MAIC, DGS, *Annali di Statistica*, 1897, n. 89. *Statistica industriale*, 62: *Notizie sulle condizioni industriali della provincia di Messina*, pp. 76-78, come citato in R. WÖRSDÖRFER, *Il movimento operaio...*, cit., p. 33, n. 8.

³⁴ MAIC, DGS, *Statistica degli scioperi avvenuti nell'industria e nell'agricoltura durante l'anno 1901*, Roma 1904, p. 85, come citato ivi, p. 33, n. 9.

La “Continental Union Gas Company Limited” fu invece accusata sulla stampa locale del movimento operaio per il modo come gestiva i servizi ottenuti in appalto dal Municipio, perché sembrava perseguire «una doppia politica di arricchimento e speculazione» a danno sia dei dipendenti che degli utenti³⁵. Tale impresa, proprietaria della locale centrale del Gas situata lungo il Viale Principe Amedeo³⁶, era stata incorporata nel 1864 a Londra come compagnia inglese con potere di svolgere attività per la manifattura e rifornimento di gas in città straniera. Quella con il Comune di Messina era fra le prime concessioni ottenute dalla compagnia, che dal 1866 fino al terremoto del 1908 aveva fatto tutti i lavori per la fornitura e manutenzione dell'illuminazione a gas nelle strade cittadine³⁷. Essendo tenuta a fornire l'illuminazione pubblica e privata in città fino al 1922, essa aveva impiantato a tal fine pure una piccola centrale a carbone per l'erogazione dell'energia elettrica, che però bastava soltanto ad illuminare la piazza del Municipio ed alcuni edifici privati³⁸.

Ancora all'inizio del Novecento, infatti, la possibilità di un effettivo utilizzo industriale dell'energia elettrica non era stata presa in considerazione in nessun'altra parte della città o della provincia. Per le lampade dei capannoni industriali e delle officine diverse aziende avevano impiantato dei generatori elettrici alimentati da macchine a vapore che bruciavano carbone³⁹. Il carbone, quindi, restava uno delle principali fonti d'energia utilizzate nella città e della sua importazione e vendita s'interessavano pure le locali imprese inglesi, fra cui la “Rickards Brothers” dei fratelli Hector e Edward Rickards, che oltre a Messina aveva sede pure a Genova.

I negozianti inglesi da tempo operanti nella città non avevano mancato di offrire il loro sostegno alle esperienze societarie più importanti, facendosene a volte anche promotori a nome proprio o attraverso le ditte da loro fondate. Essi tendevano a differenziare i propri investimenti e non disdegnavano di acquisire immobili urbani ed agricoli, come fecero per esempio gli Eaton, i Peirce e gli Oates⁴⁰. Coloro che perirono nel terremoto, infatti, lasciarono in

³⁵ R. WÖRSDÖRFER, *Il movimento operaio...*, cit., p. 42.

³⁶ Gli uffici della direzione e la sede del corpo di guardia della società del gas erano situati invece in Via Monte Vergine, dove la ditta aveva pure aperto un magazzino per la vendita di apparecchi e motori a gas.

³⁷ FO 368/425, The Continental Union Gas Company Ltd all'Under Secretary of State (FO), lettera del 13 maggio 1910.

³⁸ R. WÖRSDÖRFER, *Il movimento operaio...*, cit., p. 42.

³⁹ MAIC, DGS, *Statistica industriale. Riassunto delle notizie sulle condizioni industriali del Regno*, Roma 1906, p. 37 sgg., come citato in R. WÖRSDÖRFER, *Il movimento operaio...*, cit., p. 95, n. 14.

⁴⁰ Sull'attività ed il patrimonio di queste famiglie vedi R. BATTAGLIA, *L'ultimo splendore...*, cit., ed anche dello stesso autore *Mercanti ed imprenditori...*, cit.

genere ai loro eredi una situazione patrimoniale non sempre facile da ricostruire, e che spesso richiese complicati aggiustamenti legali, mentre molti dei sopravvissuti persero fabbricati, mercanzie, polizze d'assicurazione ed importanti scritture private, in modo che da più che agiati negozianti si ritrovarono privi d'ogni risorsa.

In una nota presentata dall'ispettore della Banca d'Italia delegato del Comitato Centrale di Soccorso ad assumere informazioni e svolgere personali accertamenti su commercianti ed industriali messinesi che presentarono domanda di sussidio, si legge per esempio che non era facile fare proposte precise per andar in aiuto ai fratelli George e Herbert Oates, che in precedenza avevano svolto attività commerciali con ditte separate, poiché dovendo rientrare nei limiti afferenti il comitato qualunque sussidio loro assegnato sarebbe stato inadeguato. Stava quindi alla discrezione della presidenza del comitato decidere una somma conveniente⁴¹.

Valutare quale peso politico questa comunità ebbe nella società del tempo, però, non è cosa facile. Riprendendo alcuni studi fatti nel passato, alcuni autori hanno evidenziato soprattutto il carattere innovativo della «Gazzetta Britannica» pubblicata a Messina durante gli anni 1808-14, che oltre ad introdurre il giornalismo moderno contribuì a diffondere nell'Isola nuove idee politiche e nuovi modelli culturali; mentre altri si sono soffermati sull'influenza che gli Inglesi esercitarono insieme con altri stranieri nel contesto culturale cittadino nel corso dell'Ottocento, ed anche sul ruolo politico non secondario che ebbero nella diffusione degli ideali risorgimentali e nella sollevazione messinese del 1847⁴².

Le difficoltà incontrate nel reperimento delle fonti, per lo più distrutte o disperse a causa del terremoto del 1908 e dei bombardamenti del 1942-43, non hanno tuttavia incoraggiato gli studiosi ad analizzare in modo critico le alleanze economiche da loro strette, confrontandole ad esempio con le adesioni ai circoli culturali e ricreativi locali o con la composizione degli organi direttivi e consultivi degli enti economici e morali (Camera di Commercio, Banche, ecc.) di cui erano stati membri, perciò restano poco note le frequentazioni politiche coltivate da questi imprenditori d'origine britannica, ed anche

⁴¹ Vedi in ACS, MI, CCS, Terremoto 1908, b. 473, f. 55, s.f. 34.1: *Sussidi a industriali e commercianti*, nota del delegato s.d. (febbraio 1909)

⁴² A. CAGLIA-FERRO, *Monografia sui fatti del 1 settembre 1847 in Messina*, Messina 1881; G. LA CORTE CAILLER, *Colonie Straniere...*, cit.; L. TOMEUCCI, *La guerra di Messina nel '48*, in IDEM, *La Sicilia ed i Borboni*, Messina 1933, parte IV; G. SPINI, *A proposito di circolazione delle idee nel Risorgimento: la «Gazzetta Britannica»*, in *Miscellanea in onore di Roberto Cessi*, Roma 1958, vol. III; L. TOMEUCCI, *Messina nel Risorgimento. Contributo agli studi sull'Unità d'Italia*, Giuffrè Editore, Milano 1960; per i più recenti studi vedi M. D'ANGELO, *Mercanti inglesi...*, cit. e S. DI GIACOMO, *I segni della presenza straniera...*, cit.

le simpatie che essi potevano aver nutrito verso un determinato schieramento politico locale o nazionale.

Di certo, sia prima che dopo l'Unità d'Italia, alcuni cittadini britannici sospettati di svolgere attività segrete furono tenuti d'occhio dalle autorità di polizia, insieme ai locali da loro frequentati, quale per esempio l'osteria di Thomas Poppleton che, sottoposta spesso a controlli di polizia, ebbe nel 1854 sequestrato un quadro raffigurante il moto antiborbonico del 1 settembre 1847⁴³. Del resto, durante quelle tumultuose giornate di lotta antiborbonica all'interno della locale comunità britannica c'erano stati alcuni elementi che avevano partecipato attivamente a fianco degli insorti e per sfuggire all'arresto erano stati costretti ad allontanarsi dalla città. Ritornati negli anni successivi a Messina avevano continuato la loro attività eversiva contro il governo borbonico.

Secondo alcune fonti a stampa d'epoca, fra questi c'era stato perfino Robert Barker, il figlio del console britannico William Wilton Barker, che per la sua partecipazione nei moti del 1 settembre 1847 fu costretto a fuggire negli Stati Uniti, mentre il mazziniano Giorgio Attard, figlio del mercante maltese Melchiorre, diede una grande prova di patriottismo risorgimentale durante i moti del 1848, assumendosi il comando di un battaglione d'insorti per fronteggiare le truppe borboniche a S. Placido di Calanerò ed il suo esporre la bandiera inglese fu in seguito interpretato come espressione di partecipazione ai fermenti risorgimentali⁴⁴.

Solo la famiglia Peirce, però, figura aver avuto esponenti portati, per il loro orientamento liberale e progressivo, ad essere attivi sulla scena politica cittadina anche nel periodo successivo all'Unità e ad affermare, per il loro senso pratico, la loro 'italianità' aderendo all'associazione monarchica lanciata all'inizio del nuovo secolo dal giovane Re Vittorio Emanuele III.

I fratelli Giovanni e Carlo Peirce, infatti, parteciparono agli scontri con le truppe borboniche del 1 settembre del 1847 ed essendo ricercati dalla polizia fuggirono da Messina con l'aiuto finanziario del banchiere Federico Grill, imbarcandosi su un legno inglese diretto per Londra. Ritornato a Messina, Carlo era stato assunto come primo commesso dall'agenzia di vapori "Messagerie Francesi" ed approfittando di questo suo impiego aveva subito ricominciato ad attivarsi segretamente e concretamente per la causa liberale, facendo giungere stampe, libri e giornali proibiti ed anche facendo da punto di riferimento per il trasporto incognito d'illustri personaggi del Risorgimento in Sicilia, quali Francesco Crispi e Rosolino Pilo. Dal 1859 al 1860, poi, aveva

⁴³ M. D'ANGELO, *Comunità straniere...*, cit., p. 96.

⁴⁴ L. TOMEUCCI, *La guerra di Messina nel '48...*, cit.

tenuto la cassa del locale Comitato rivoluzionario, ricevendo dopo l'entrata di Garibaldi a Barcellona il riconoscimento del suo attento e onesto lavoro⁴⁵.

L'armatore Guglielmo Peirce – il nipote a cui Carlo Peirce avrebbe lasciato tutti i suoi averi – aveva invece pensato bene di aderire all'iniziativa di costituire a Messina l'Associazione Monarchica Liberale, sorta sotto l'alto patrocinio del nuovo sovrano d'Italia Vittorio Emanuele III, poiché nel 1902 egli figurava come membro del consiglio direttivo presieduto dall'avv. Francesco Faranda⁴⁶. Egli aveva avuto pure forti agganci con il mondo cattolico, tanto che nel 1903 era stato nominato presidente del secondo gruppo del Comitato diocesano⁴⁷. Sicuramente, però, anche altri membri della comunità britannica contribuirono ad influenzare direttamente o indirettamente l'ago della bilancia elettorale, che all'inizio del nuovo secolo a Messina era andato oscillando radicalmente dal fronte demo-popolare al conservatore-monarchico⁴⁸.

⁴⁵ A. CAGLIA-FERRO, *Cenni storici e necrologici in morte di Carlo Peirce*, Messina 1888, pp. 9-10; IDEM, *Monografia sui fatti del 1 settembre 1847...*, cit., pp. 33-34.

⁴⁶ A proposito vedi in *Annuario - Guida Commerciale...*, cit.; a quest'associazione, che aveva sede in via Garibaldi, si contrappose nel 1903 l'Associazione Monarchica Popolare, costituita per iniziativa di Ludovico Fulci. Vedi *L'inaugurazione dei locali dell'Unione Monarchica Popolare. Il discorso programma dell'on. Ludovico Fulci*, in «Gazzetta di Messina», 5-6 aprile 1903, come citato in R. WÖRSDÖRFER, *Movimento operaio...*, cit., p. 97; ed anche A. CICALA, *Partiti e movimenti politici a Messina. Dal fulcismo al fascismo (1900-1926)*, Rubbettino, Soveria Mannelli 2000.

⁴⁷ La notizia è riportata nel settimanale democratico cristiano «Il Popolo», a. 1, n. 6, 12 febbraio 1903, come citato ivi, p. 14, n. 24.

⁴⁸ A. CICALA, *Partiti e movimenti...*, cit., pp. 11-15; e WÖRSDÖRFER, *Movimento operaio e socialisti a Messina...*, cit., p. 97.

3. *Il consolato britannico fra commercio ed intelligence*

Per tutto il corso dell'Ottocento non era stato difficile trovare nella città dei cittadini britannici dalla posizione economica solida disposti a ricoprire a titolo onorifico il posto consolare, per la cui sede il governo britannico destinava un assegno annuale di rimborso spese. Nell'ultimo decennio del secolo, però, Londra aveva ritenuto opportuno affidarlo a consoli di carriera, dal momento che avevano in consegna istruzioni e documenti riservati. Oltre alle istruzioni generali che regolavano il corpo consolare di sua Maestà Britannica (1893), infatti, al viceconsole erano affidati da tener chiusi in cassaforte altri documenti riservati necessari per svolgere il suo compito, quali *The Word Code for Foreign State Telegrams* (1881), *The Board of Trade Instructions to Consuls* (1888), *The Merchant Shipping Act* (1894), *The Instructions Relating to Naval Courts* (1896), *The Telegraph Code for Foreign Telegrams* (December 31, 1897, n.1124), e *The Mercantile Navy List* (1900)¹.

Una lista delle persone agenti come vice consoli, pro consoli e consoli della Gran Bretagna in Sicilia all'inizio del Novecento, ritrovata tra le carte del dipartimento consolare del Foreign Office, documenta che il compito di tenere il posto come viceconsole stipendiato era toccato dapprima a George M. Pignatorre (1891-1901), un soggetto britannico naturalizzato legato da rapporti di parentela con Sir Richard Nicholson e che s'insediò il 15 gennaio 1891. Le funzioni di proconsole britannico a titolo gratuito, invece, erano state svolte sin dal 7 maggio 1889 da Giuseppe Vadalà, il quale avrebbe mantenuto questa carica anche negli anni a venire².

Per quasi un decennio Pignatorre mantenne l'incarico a Messina, ma a causa delle lamentele pervenute all'ambasciatore britannico a Roma sulla sua condotta in relazione ad un incidente occorso al mercantile "Afghanistan" fu costretto a chiudere la sua carriera con delle dimissioni volontarie. Proveniente da Marsiglia, la nave della "Anglo-Algerian Steam Ship Navigation Co. Ltd." il 22 dicembre 1900 aveva gettato l'ancora al largo di capo Peloro, incontrando un «atteggiamento minaccioso da parte della gente presente sulla spiaggia», e dopo tre giorni di sua permanenza in rada qualcuno aveva sparso la voce che il limitato quantitativo di carbone a bordo serviva da copertura per un traffico d'armi; ciononostante Pignatorre non aveva svolto di persona

¹ Vedi elenco allegato in FO 45/845, Vadalà al Console Britannico (Palermo), lettera del 21 maggio 1901.

² Vedi FO 45/845, *List of All Person Acting as British Vice Consuls, pro Consuls and Consuls within the District of the British Consulate for Sicily on the 1st January 1901*. Datata 27 gennaio 1901, la lista era stata acclusa alla lettera che in data 28 gennaio 1901 il console britannico a Palermo, Sidney Churchill, aveva inviato al Secretary of State for Foreign Affairs.

gli accertamenti necessari per smentire tali insinuazioni, lasciando che a farlo fossero le sole autorità italiane³.

Lo stesso incidente si era poi ripetuto a Bassshore (Persia), facendo sorgere la questione di quale diritto le autorità locali avessero di perquisire una nave inglese ed ispezionare un carico che non era destinato ad un porto di quella nazione⁴. Come conseguenza, dal dipartimento consolare del Foreign Office era stato suggerito al console generale a Palermo di far intendere a Pignatorre l'opportunità di una sua richiesta d'esonero volontario dall'incarico, per evitare la vergogna delle dimissioni forzate⁵.

Per il posto che stava per rendersi vacante a Messina il console generale in Sicilia Sydney Churchill aveva proposto subito Edward Mervyn de Garston, dal 8 gennaio 1895 viceconsole a Palermo, poiché oltre ad avere padronanza del francese e dell'italiano questo sapeva trattare i siciliani, era di buone maniere e soprattutto aveva già esperienza del lavoro consolare. Egli era dell'opinione, infatti, che per la sua attuale importanza il vice consolato di Messina non doveva restare a lungo scoperto⁶. Essendo ormai previsto che tale posto andava affidato ad un viceconsole di carriera, da Londra gli era stato fatto presente, però, che la selezione del candidato era ormai competenza del Servizio consolare e dipendeva interamente dal Foreign Secretary; nel frattempo, preso atto delle dimissioni di Pignatorre, il console generale era invitato a prendere i provvedimenti necessari per ritirare gli archivi e le proprietà consolari ed affidare temporaneamente il posto a qualcuno di fiducia, finché non fosse arrivato il viceconsole selezionato⁷.

La sede consolare di Messina, come in passate emergenze, era tornata così ad essere affidata al proconsole Giuseppe Vadalà, il quale avrebbe continuato

³ Ivi, Pignatorre (Messina) a Marquess of Landsowne (FO), lettera del 9 aprile 1901, in cui il diplomatico riferisce la sua versione dell'accaduto per difendersi dalle accuse di non aver saputo trattare il caso della "Afghanistan". Avendo notato sulla spiaggia un assembramento di persone con fare minaccioso, lo stesso giorno del suo arrivo il comandante della nave aveva sollecitato il viceconsole e l'agente dei Lloyds a richiedere al Prefetto, ottenendola, l'assistenza di una forza armata adeguata per proteggere la nave e il carico dalla gente del luogo; dopo tre giorni erano cominciate però a circolare voci che questa faceva contrabbando di guerra ed il viceconsole non aveva mancato d'indagare a proposito, scoprendo che queste voci erano state diffuse per dispetto da un aspirante marinaio a cui era stato rifiutato l'imbarco sulla nave.

⁴ Ivi, *Traffic in Arms Confidential*, memorandum a stampa della corrispondenza intercorsa in relazione a questo incidente, sul quale il 5 marzo 1901 C. Frank, della ditta "Frank, Strik and Co." di Londra (24 Leadenhall Street) riferì per lettera, scrivendo a nome della compagnia di navigazione coinvolta.

⁵ Ivi, Lord Cramborne a Churchill, copia lettera del 9 marzo 1901.

⁶ Ivi, Sidney Churchill a Secretary of State, dispaccio del 14 marzo 1901.

⁷ Ivi, Private Secretary to Lord Cramborne (FO) a Churchill (Palermo), copia dei dispacci del 3 aprile e 13 maggio 1901.

a fungere periodicamente da viceconsole supplente anche dopo che la città fu sconvolta dal terremoto del 1908, ricevendo pure un piccolo stipendio d'impiegato. Negli anni successivi, infatti, pur essendo ormai avanti negli anni egli conservò la nomina di proconsole britannico, poiché in quelle circostanze sarebbe stato crudele sostituirlo con una persona più giovane nella normale routine consolare che poteva ancora essere da lui svolta⁸. Con la sua presenza egli aveva garantito del resto la continuità nell'attività del vice consolato, considerato che dopo Pignatorre i consoli di carriera inviati da Londra sarebbero rimasti nella città solo per periodi molto brevi.

Tra il 1901 ed il 1908, infatti, il posto consolare fu coperto da Gerald Claude Lascelles (1901-1904), Paul Wilkinson (1904-1905), Abraham George Coates (1905-1907) ed Alfred James Ogston (1907-1908), il quale fu il più giovane dei vice consoli di carriera nominati a Messina e l'unico a non aver tenuto in precedenza alcun altro incarico diplomatico a titolo onorifico⁹.

Gerald Claude Lascelles (19 luglio 1869 - 26 giugno 1919) aveva iniziato la sua carriera diplomatica il 10 aprile 1894 con la nomina ad *attaché* onorario presso l'Ambasciata britannica di San Pietroburgo, ma era stato quasi subito trasferito per un anno a Berlino (1 gennaio 1895) e dopo a Tunisi, dove oltre a tenere dal 15 gennaio 1897 il posto di vice console aveva pure messo su famiglia e passato il 29 settembre 1898 l'esame per entrare effettivo nel servizio consolare. Ricevuta notizia a fine giugno della nomina a Messina, dove s'insediò il 27 luglio 1901, egli aveva dovuto domandare subito un primo congedo per sistemare i propri affari a Tunisi, e pochi mesi dopo ne aveva richiesto un altro per tornare in quella città, essendogli morto il suocero¹⁰.

Sin dall'inizio, però, egli svolse con molta efficienza il proprio compito, informando con sollecitudine Londra dei cambiamenti intervenuti nel Porto di Messina, quali il regolamento e le nuove tariffe introdotte dal Corpo Piloti e l'attivazione del nuovo servizio di bastimenti a vapore fra Messina e Palermo

⁸ FO 369/224, Macbean a Sir E. Grey (FO), dispaccio del 3 maggio 1909. Vadalà fu di fatto invitato a presentare le dimissioni in una fase di ridimensionamento delle spese di rappresentanza consolare, quando dopo una visita d'ispezione effettuata nell'autunno del 1922 il viceconsole Heynes non poté evitare che gli fosse ridotto il contributo per le spese della sede. M.T. DI PAOLA, *Tra commercio e intelligence...*, cit.

⁹ Per le notizie biografiche sui vice consoli nominati vedi *The Foreign Office List for 1910*, a cura di G.E.P. Hertslet, Londra (d'ora in poi *The Foreign Office List*), pp. 298 (Lascelles), 403 (Wilkinson), 217 (Coates) e 334 (Ogston).

¹⁰ L'anno della nomina Lascelles si assentò dal 1 al 26 luglio e dal 14 al 30 novembre. Per i permessi concessigli vedi ivi, Foreign Office a Churchill, copia di lettere prestampate del 22 agosto, 19 novembre e 2 dicembre 1901, da cui si apprende che una volta a Tunisi aveva prolungato di un'altra settimana il congedo avuto a novembre.

da parte della compagnia tedesca di navi a vapore “Argo” di Brema¹¹. Egli si assunse anche la presidenza del “Messina Football Club”, una delle prime squadre di calcio che erano sorte in Italia secondo le regole stabilite alla fine dell’Ottocento dalla federazione calcistica britannica¹². Nell’aprile 1904 Lascelles lasciò Messina per l’isola di Creta, essendo stato nominato vice-console a Canea¹³.

Proprio da questa città cretese proveniva il suo successore. Paul Wilkinson (4 maggio 1866-?), infatti, aveva iniziato la propria carriera consolare nell’isola di Creta, assumendo il 1 ottobre 1899 l’incarico di vice console a Canea, dove anche dopo aver passato il 21 dicembre 1901 l’esame per entrare nel servizio consolare era rimasto assegnato fino al suo trasferimento in Sicilia. Della presenza di Wilkinson a Messina non sono noti i particolari; si sa solo che ricevuta la nomina del 1 marzo 1904 egli assunse l’incarico il 26 aprile successivo e che nel complesso non vi restò più di un anno, poiché mentre teneva il posto sullo Stretto il dipartimento consolare britannico lo inviò di nuovo a Canea, dove si sarebbe trattenuto dal 25 marzo al 29 settembre del 1905, dapprima per svolgere funzioni di vice console supplente e poi per ‘*special duties*’. Rientrato nel posto consolare di Messina, vi risiedeva solo per poche settimane, essendo stato trasferito il 4 dicembre di quello stesso anno a Tunisi¹⁴.

Abraham George Coates (6 aprile 1861-?) aveva iniziato invece la sua carriera come vice console onorario all’Avana. Il 1 settembre 1890 aveva passato l’esame per entrare nel servizio consolare ma non intendendo più restare assegnato a Cuba il 20 aprile 1891 aveva dovuto rassegnare le dimissioni. L’anno dopo, però, aveva accettato di essere inviato come vice console negli Stati Uniti, dove era stato per alcuni mesi a Philadelphia (12 agosto 1892) e poi a Baltimora (1 aprile 1893). Trasferito il 5 dicembre 1905 a Messina vi era

¹¹ Agenti della compagnia erano le ditte “I & V Florio” a Palermo e “Peirce & Becker” a Messina.

¹² La squadra, che era stata costituita nel dicembre del 1900, annoverava fra i fondatori e soci onorari anche alcuni dei maggior imprenditori britannici residenti in città. Nel 1901, infatti, suo presidente era l’armatore inglese Walter F. Becker, affiancato dal console statunitense Charles M. Caughy quale vice presidente, e da Walter Oates quale cassiere e segretario, mentre fungevano da consiglieri del club William Robert Sanderson, Horace William Gooding, Giulio Arena Ainis, Adolfo Marangolo, Frank L. Padgett, il conte G. Lovatelli, J. Giorgianni, G. Way. Vedi «Gazzetta di Messina e delle Calabrie», 15-16 febbraio 1901; «Il Marchesino», 3 e 10 marzo 1901; P. ZAGAMI, *100 anni di calcio a Messina*, Messina 2002.

¹³ Per la sua nomina a Canea vedi *Foreign Office List for 1910...*, cit., p. 403.

¹⁴ FO 45/898 (Consular 1904), modello di notifica prestampato e datato 1 marzo 1904; inoltre, Consular Department (FO) a Churchill (Palermo), dispaccio del 27 aprile 1904 comunicante l’approvazione della nomina di Vadalà a viceconsole supplente dal 20 al 26 aprile, ed anche Churchill (Palermo) a Foreign Office, dispaccio del 27 aprile 1904.

rimasto fino alla sua nomina, il 25 ottobre 1907, a console per l'Islanda ed Isole Farøe, cosa che fa sospettare una certa insoddisfazione da parte di Londra circa il suo modo di svolgere i compiti affidatigli sullo Stretto.

Originario d'Aberdeen, Alfred James Ogston (19 settembre 1878-?) giunse a Messina che era da poco entrato nel servizio consolare britannico. Passato l'esame d'ammissione il 6 settembre 1905, dopo qualche mese dalla nomina a viceconsole aveva preso servizio al consolato di Galatz, svolgendovi nel 1906 anche la funzione di console generale supplente, per essere poi trasferito il 1 novembre 1907 nella città peloritana. Si era quindi insediato da poco più di un anno in questa sede consolare, quando la catastrofe del 28 dicembre 1908 gli sconvolgeva la vita. Egli riuscì a salvare se stesso ed il proprio figlioletto, infatti, ma non la moglie Ethel Prescott Ditchfield, che rimase uccisa sotto i calcinacci della loro abitazione¹⁵; e forse anche per questo motivo, una volta ripresosi dalle gravi ferite riportate, non aveva mosso obiezione al trasferimento nella sede consolare di La Spezia¹⁶.

Dopo di lui la rappresentanza consolare sarebbe tornata ad essere affidata sempre come carica onoraria a cittadini britannici scelti all'interno della ormai ristretta colonia inglese residente sullo Stretto, che però ebbero tutti assegnato quale *gratuity* il compito di fungere da agenti dei Lloyds di Londra.

Quando il 29 dicembre 1908 il console generale a Palermo Sidney Churchill comunicò a Londra che il giorno prima un terremoto aveva lasciato Messina in condizioni terrificanti, con quasi nessuna casa rimasta in piedi e lo stesso vice consolato britannico in rovina, i funzionari del dipartimento consolare che lessero il suo messaggio sul momento pensarono solo alla valanga di corrispondenza che avrebbero dovuto smaltire. Tutto lasciava presagire che per molto tempo a venire l'area dello Stretto non avrebbe attirato soggetti e navi britanniche, tuttavia ci sarebbero state numerose questioni d'affrontare per tutelare gli interessi inglesi ed occorreva quindi valutare l'opportunità o meno di coprire il posto consolare con un viceconsole di carriera¹⁷.

Sin dal primo momento il console Churchill aveva considerato il modo migliore come proteggere gli interessi britannici sul luogo della catastrofe, ed

¹⁵ Solo pochi giorni prima, in quella casa, la moglie lo aveva aiutato ad organizzare un piccolo ricevimento in onore di Frank John Carter, uno degli impiegati della filanda gestita da Skinner, a cui era stata conferita una medaglia della Royal Humane Society per aver salvato la vita alla signora Smith, a bordo di una barca che si era capovolta. Cfr. «Il Marchesino», 12-13 dicembre 1908, come citato in M. D'ANGELO, *Comunità straniere...*, cit., p. 175, n. 65.

¹⁶ Per la sua nomina vedi FO 653/16; mentre per le perdite da lui subite nella catastrofe, e stimate intorno alle 200-250 sterline, FO 369/224, Churchill a Foreign Office, dispaccio del 10 febbraio 1909.

¹⁷ FO 369/154, Churchill a Foreign Office, telegramma del 29 dicembre 1908, ed anche FO 371/681, minuta del 1 gennaio 1909.

aveva provveduto per l'immediato ad inviargli il viceconsole William Alexander Morrison, che però non riusciva a raggiungere la sede della rappresentanza consolare a causa delle macerie che la circondavano. Appreso che anche il chimico A.H. Bennett della "Ogston & Moore" era intenzionato a recarsi a Messina, Churchill lo aveva invitato a rintracciare il proconsole Vadalà per cercare insieme di recuperare gli archivi del consolato, e poiché fra i primi profughi che avevano raggiunto il capoluogo siciliano la mattina del 29 dicembre c'era proprio il viceconsole Ogston, gravemente ferito e determinato a non far più ritorno sullo Stretto, aveva pure pensato di nominarlo viceconsole supplente.

Comunicando con un dispaccio i provvedimenti presi al dipartimento consolare del Foreign Office, infatti, egli affermava di ritenere il chimico Bennett all'altezza di svolgere temporaneamente la funzione di viceconsole, cosa che ai funzionari di Londra aveva posto il problema di appurare l'opportunità della scelta anche perché, una volta datogli l'incarico in veste ufficiale questo doveva essere remunerato in qualche modo. Certamente, lasciare la sede di Messina affidata ad un supplente, con metà salario e un contributo per il mantenimento degli uffici, offriva il vantaggio di poter destinare Ogston in un altro consolato; tuttavia, per il momento tali considerazioni erano ritenute premature, essendo più importante capire se la persona designata dal console generale era veramente competente e disponibile ad assolvere il compito affidatogli¹⁸.

Nel frattempo, l'addetto militare britannico colonnello Charles Delmé-Radcliffe era giunto a Messina per assumere il coordinamento degli aiuti inviati da Malta con le operazioni di soccorso che le autorità italiane stavano iniziando ad organizzare, ed anche riferire all'ambasciatore britannico a Roma la situazione trovata. Fra le necessità più impellenti egli aveva segnalato la nomina di un funzionario a cui affidare l'incarico di curare gli interessi del posto consolare e distribuire alcune provviste e comodità, in modo da tenere alto il morale della piccola comunità britannica, destinata per altro ad aumentare poiché oltre agli inglesi rimasti in città altri avevano intenzione di farvi ritorno ed altri ancora vi sarebbero accorsi per prestarvi opera di volontariato.

In particolare, poiché la tensione tra le autorità civili locali e quelle militari andava montando, il colonnello inglese riteneva che non ci si potesse aspettare da esse alcun aiuto, pertanto era necessario rendere il vice consolato veramente indipendente e ben organizzato; inoltre, non essendo disponibile a Messina un telegrafo ordinario, egli richiedeva con urgenza una piccola nave da guerra attrezzata per comunicare telegraficamente¹⁹.

¹⁸ FO 369/224, Churchill a Sir E. Grey, dispaccio del 2 gennaio 1909, e le minute di commento redatte da vari funzionari del dipartimento consolare.

¹⁹ ADM 116/1106, *Decode from Rodd 10 gennaio 1909 n° 3*, in cui l'ambasciatore comunica di aver ricevuto questa richiesta in una lettera del *attaché* militare datata 8 gennaio 1909.

Una prima opera di soccorso per alleviare i sofferenti e salvare quelli che erano in pericolo era stata già avviata nella zona nord della città da James Baylis Heynes, che insieme alla moglie aveva subito iniziato a svolgere, con dedizione e di propria iniziativa, un servizio particolarmente prezioso d'assistenza ai sopravvissuti alla catastrofe²⁰. Avendo avuto modo di conoscerlo e d'apprezzarne personalmente le qualità umane, l'addetto militare britannico aveva pensato bene d'invitarlo ad assumersi provvisoriamente la responsabilità d'agire come viceconsole, e nel comunicare all'ambasciatore a Roma l'iniziativa presa non aveva mancato di far presente l'opportunità di lasciarlo agire come tale finché lo stato d'assedio non sarebbe stato dichiarato, poiché come autorità consolare mostrava di possedere capacità d'organizzazione e mediazione.

Dipendente dell'agenzia di navigazione marittima "Peirce Brothers", Heynes era uscito indenne con la moglie e le figlie dal terremoto, poiché la casetta con giardino in cui abitava si trovava lungo il viale Principe Amedeo, al di fuori del centro cittadino. Sin dalle prime ore dopo la catastrofe egli aveva iniziato a prestare soccorso lungo la riviera nord della città, raccogliendo nella propria abitazione una cinquantina di persone e con le sue sole forze si diceva che avesse anche salvato e portato alle navi nel porto un gran numero di feriti, riuscendo ad imbarcare tra profughi e feriti per il trasporto a Napoli e Palermo ben 1.400 persone. Di sua iniziativa, poi, aveva messo a disposizione delle autorità locali due navi appartenenti alla compagnia di navigazione per la quale lavorava di modo che fossero utilizzate per il trasporto di militari da Palermo.

A Roma, intanto, l'ambasciatore britannico Sir Rennell Rodd aveva appreso dal suo collega americano che il colonnello Delmé-Radcliffe si era prodigato a prestare assistenza anche ad alcuni cittadini americani e danesi, e che al momento le rappresentanze consolari degli Stati Uniti e della Gran Bretagna avevano trovato una sistemazione temporanea in tre stanzette di una casa modesta, dalle cui finestre le bandiere dei due Paesi stavano svolazzando armoniosamente insieme²¹. Nel dispaccio che il diplomatico britannico inviò l'11 gennaio a Londra non si precisa il luogo dove questa casa si trovava, né si fa riferimento al nome del proprietario, ma da altra fonte emerge chiaramente che si trattava dell'abitazione degli Heynes.

Appena giunto in missione da Milano per riaprire il consolato degli Stati Uniti e rappresentare la Croce Rossa americana, il console statunitense Bayard Cutting jr. aveva scritto in una lettera privata, inviata ai primi di gennaio all'ambasciatore americano a Roma, d'aver trovato una sistemazione

²⁰ Sull'opera di soccorso svolta da James Baylis Heynes vedi rapporto Delmé-Radcliffe cit.

²¹ Ciò è riportato in un dispaccio dell'11 gennaio 1909, inviato da Sir Rennell Rodd al Foreign Office, la cui copia di trova allegata in ADM 116/1106, Foreign Office to Admiralty, lettera del 18 gennaio 1909.

temporanea piantando una tenda nel giardino dietro la casa di Heynes, al n. 13 di Viale Principe Amedeo, dove anche il consolato americano per il momento era situato²². Qualche giorno dopo lo stesso riferiva che in quella stessa casa era stato pure organizzato un centro per la distribuzione di cibo ed indumenti, secondo la decisione raggiunta in una specie di consiglio di guerra tenutosi il 7 gennaio sulla nave “Scorpione” della Regia marina italiana allo scopo di stabilire la destinazione delle provviste disponibili. Queste erano state allora divise in tre parti, per essere trasferite una parte alla sede consolare anglo-americana in casa Heynes ed un'altra alle autorità mediche italiane, mentre la rimanente era stata lasciata in giacenza sulla nave²³.

La riunione a bordo della nave “Scorpione” fu anche la prima occasione in cui James Baylis Heynes comparve a fianco del colonnello Delmé-Radcliffe nella veste ufficiale di rappresentante consolare. Nel riferire all'ambasciatore americano quanto era stato deciso in quella riunione con le autorità italiane, infatti, il console Cutting lo citava come locale viceconsole britannico. In effetti, anche se già dal 7 gennaio Heynes aveva agito in questo ruolo, nella sua lettera di nomina a viceconsole supplente si legge che il suo incarico decorreva dal giorno 8 gennaio al 31 marzo 1909, ed in quanto provvisorio non gli dava diritto a salario o promozione nel servizio consolare di Sua Maestà britannica, né a pensione o altra forma di remunerazione permanente²⁴. Per i suoi meriti, però, Heynes ebbe poi confermato l'incarico di viceconsole, che avrebbe tenuto fino alla sua morte nel 1924. Dei rappresentanti consolari onorari nominati a Messina negli anni successivi egli fu anche il solo ad aver riconosciuto il grado personale di console e ad essere insignito di più titoli onorifici²⁵.

In effetti, arrivato in Sicilia quale dirigente di una compagnia di navigazione, James Baylis Heynes non aveva avuto difficoltà ad inserirsi bene nella società cittadina, tanto che ai primi del '900 figura tra i promotori dell'istituzione del locale Circolo degli scacchi. Conoscendo bene la gente del posto, egli era ritenuto «molto qualificato per dare consigli utili riguardanti le retribuzioni» da coloro che nell'emergenza si trovarono a collaborare con lui; tuttavia, pur considerandolo «un affarista sagace e un uomo di coraggio», il

²² Vedi lettere del 2 e 3 gennaio 1909 inviate da Bayard Cutting a Lloyd C. Griscom, in G. BOATTI, *La terra trema...*, cit., pp. 307 e 310.

²³ Lettera del 7 gennaio 1909 inviata da B. Cutting a L.C. Griscom, ivi, pp. 312-313.

²⁴ FO 369/223, Churchill a Heynes, lettera di nomina del 26 gennaio 1909.

²⁵ Egli fu Membro dell'Ordine dell'Impero britannico, Cavaliere ufficiale del Regno d'Italia, Secondo grado dell'Ordine svedese dei Wasa e Consigliere del Corpo consolare costituito dai consoli residenti a Messina alla fine del 1919. Vedi James Baylis Heynes in *The Foreign Office List*, vol. 1922, HMSO, Londra 1923, ed anche lettera del Decano del Corpo consolare al Prefetto, 5 gennaio 1920, in ASME, Prefettura di Messina, Gabinetto 1909-1939 (d'ora in poi Gab. Pref.), b. 230.

console americano Cutting non lo riteneva un 'commerciante', perché secondo lui Heynes aveva la capacità di mercanteggiare solo con i funzionari e la gente che conosceva sin dall'infanzia²⁶. Al capitano L. Freemantle, comandante la nave "Lancaster" della Royal Navy, egli aveva fatto invece l'impressione di essere una persona «molto efficiente e capace nello svolgere i compiti affidatigli», nonostante che fossero completamente nuovi per lui²⁷.

Giunto a Messina la mattina di sabato 9 gennaio, l'ufficiale britannico si era messo in comunicazione con Heynes ed avevano organizzato insieme le operazioni di scavo per recuperare e seppellire le salme dei soggetti britannici rimasti sotto le macerie delle loro case, tanto che già nel pomeriggio di quel giorno fu possibile fare il funerale della signora Ogston, la moglie del precedente viceconsole britannico. L'indomani, avevano poi dato inizio ai lavori per recuperare i corpi degli Huleatt (il loro funerale avvenne il 12 gennaio) ed anche la cassaforte del consolato, che fu rimossa dalla casa degli Ogston ed installata in quella di Heynes, a cui il capitano Freemantle consegnò pure una bandiera britannica²⁸.

A quella data solo 12 membri della precedente colonia britannica restavano in città e non avevano bisogno d'essere assistiti, mentre circa altri 30 erano ancora sepolti dalle rovine delle loro case. Le difficoltà incontrate nel cercare i corpi degli Huleatt e degli Oates tra le macerie, però, fecero rinunciare a recuperare le salme degli altri connazionali, per non mettere ulteriormente a rischio le squadre di soccorso, ma anche per non andare contro le disposizioni delle autorità italiane²⁹. Per ordine del ministro dell'Interno italiano, per altro, ben presto tutte le operazioni di scavo sarebbero state sospese, ad eccezione dei casi in cui l'abitazione apparteneva ad un solo individuo ed era abitata da nessun altro; mentre nei casi in cui i proprietari o gli inquilini erano più di uno, occorreva che fossero tutti insieme presenti. In pratica, dunque, la scomparsa permanente o temporanea di uno dei proprietari sopravvissuti, o di uno dei precedenti inquilini, rendeva impossibile ai singoli recuperare dalle macerie delle proprie case i propri cari defunti, ed anche i pochi effetti personali recuperabili, mentre era molto difficile per le autorità italiane fare applicare tale disposizione.

A ricoprire la carica di viceconsole pare fosse interessato pure l'ingegnere chimico Arthur A. Barrett che, nonostante avesse perso nel terremoto la moglie,

²⁶ Per le citazioni, vedi lettera di Cutting a Griscom dell'8 gennaio 1909, in G. BOATTI, *La terra trema...*, cit., p. 316.

²⁷ ADM 116/1106, dispacci del capitano del "Lancaster" inviati da Messina, 12 e 14 gennaio 1909.

²⁸ Dispaccio del 12 gennaio 1909 cit.

²⁹ Ivi.

l'unico figlio, i magazzini con tutte le merci ed i suoi dipendenti, era determinato a restare a Messina, dove aveva fatto fortuna come esportatore di oli essenziali ed altri prodotti siciliani. In un lungo telegramma inviato all'inizio di gennaio per affari alla ditta "Stevenson & Howell", Barrett aveva pure chiesto di essere raccomandato per tale incarico ed i titolari della ditta non avevano mancato d'assecondare questa sua richiesta, scrivendo subito al Permanent Under Secretary presso il Foreign Office. Nella loro lettera essi affermavano di conoscerlo da moltissimo tempo e di ritenerlo un uomo «della massima integrità», «d'intelligenza ed attività notevoli», che era riuscito ad acquisire «una posizione importante in Sicilia, dove ormai da molti anni risiedeva»³⁰.

Intanto a fine gennaio due membri del servizio consolare regolare segnalavano al dipartimento consolare del Foreign Office la loro disponibilità ad essere trasferiti a Messina. Si trattava dei viceconsoli Adams e Morrison, assegnati al momento uno al consolato britannico di Chicago, l'altro a quello di Palermo. Del primo si sa solo che, se gli fosse stato chiesto di coprire quel posto consolare, avrebbe gradito d'essere trasferito sullo Stretto³¹; mentre da quanto emerge sul secondo si può supporre che intendesse restare nell'Isola, nel cui capoluogo ricopriva ormai da quattro anni il posto di viceconsole. Discendente forse da quel James Morrison che all'inizio degli anni Trenta dell'Ottocento negoziava sulla piazza di Messina³², Morrison era nato in Sicilia e come altri giovani della comunità britannica isolana era stato mandato per la sua educazione in Gran Bretagna, dove completati gli studi aveva intrapreso la carriera nel servizio consolare ed il 10 dicembre 1904 era stato nominato vice console a Palermo³³.

Rispondendo il 6 febbraio alle loro domande di trasferimento W. Langley faceva presente che molto probabilmente nel prossimo futuro, ed anche oltre, quel posto non sarebbe stato ricoperto con personale del servizio consolare regolare. D'altronde, anche l'ambasciatore britannico a Roma conveniva sull'opportunità di convertire il posto a vice consolato onorario e raccomandava di creare in sua vece un posto stipendiato a Genova, in considerazione

³⁰ FO 369/224, "Stevenson & Howell" al Permanent Under Secretary (FO), lettera del 9 gennaio 1909.

³¹ FO 369/225, British Consulate di Chicago al Foreign Office, lettera del 21 gennaio 1909.

³² Da una nota dei negozianti e trafficanti esteri stabiliti in Messina redatta nel 1833 dalla Camera consultiva di Commercio emerge che era attiva in città la ditta "Morrison Pinkerton & C.", che nel 1840 era stata sostituita dalla ditta "James Morrison & C.", mentre nello stesso periodo il mercante James Morrison figura tra i soci delle compagnie d'assicurazione marittima "Banco di Assicurazioni", "Compagnia di Assicurazioni delle Due Sicilie" e "Peloritana" ed anche in una sottoscrizione per il mantenimento della British Episcopal Church di Messina. Cfr. M. D'ANGELO, *Comunità straniere...*, cit., pp. 52-53, note 44-45-46 di p. 66, e nota 19 di p. 165.

³³ FO 369/224, Morrison al Foreign Office, ed anche *The Foreign Office List 1924*, p. 307.

pure dell'accresciuta attività di quel consolato e della necessità di stanziargli più fondi. All'inizio di marzo egli riferì a Londra che le condizioni di Messina erano e sarebbero rimaste per qualche tempo a venire eccezionali ed il lavoro per il titolare del posto non sarebbe mancato, ma trattandosi di lavoro straordinario e non della normale attività consolare egli riteneva che sarebbe stato svolto bene, se non meglio, da un uomo pratico e con la conoscenza del luogo come James Baylis Heynes³⁴.

Restava però da appurare se veramente questo poteva essere considerato la persona più adatta a ricoprire la carica anche per l'immediato futuro. La scelta fatta dal colonnello Delmé-Radcliffe, infatti, aveva incontrato l'approvazione dell'ambasciatore Sir Rennell Rodd, ma sembrava non aver soddisfatto a pieno il console generale Sidney Churchill, il quale avrebbe visto meglio in quella veste un esponente delle famiglie facoltose da più tempo residenti a Messina.

Su invito dell'ambasciatore, il 12 gennaio Sidney Churchill si era recato in visita a Messina per controllare come procedevano le operazioni di soccorso e portare coperte, cappotti e stivali per Catona. Egli aveva così avuto modo di constatare lo stato disastroso in cui la città si trovava ed anche di parlare personalmente con Heynes, accertandone le aspirazioni ed attitudine per occupare il posto di viceconsole onorario; tuttavia, dentro di sé egli avrebbe continuato ad essere non del tutto convinto che questo fosse l'uomo giusto per l'incarico, anche perché gli era sembrato completamente ignorante del lavoro consolare e dei doveri inerenti³⁵.

In effetti, a Messina Churchill si era sentito come ignorato. Al suo arrivo non aveva trovato alcuno ad attenderlo alla stazione, nonostante avesse comunicato a Heynes d'aver bisogno di un aiuto per il trasporto degli approvvigionamenti portati da Palermo; inoltre, lungo la marina aveva avuto appena il tempo di conoscere Delmé-Radcliffe, che in partenza per Roma aveva scambiato frettolosamente con lui poche parole. Raggiunto con i propri mezzi il consolato britannico, egli aveva poi appreso da Heynes che il duca di Connaught era appena arrivato nello Stretto. Il giorno successivo, però, il console era riuscito a raggiungere il palazzo in cui si trovavano gli uffici del consolato e a recuperare i registri degli atti di nascita, matrimonio e morte, il sigillo, le bandiere e tutto ciò che poteva essere utile all'attività consolare, fra cui carta stampata ed altri articoli di cancelleria.

Riguardo alle operazioni di scavo, egli aveva osservato che per recuperare le salme gli americani scavavano e buttavano a mare i detriti, senza fare

³⁴ FO 369/225, Sir Rennell Rodd a Secretary of State (FO), lettera del 1 marzo 1909.

³⁵ FO 369/223, Churchill a Sir E. Grey, dispaccio del 15 gennaio 1909 ed anche sua lettera privata a Lord Dufferin del 1 febbraio 1909, in cui il console si sofferma a parlare della sua recente visita a Messina.

attenzione se vi fossero stati oggetti o altro, perché speravano ancora di poter salvare qualche persona viva. Proprio alla filanda di Gazzi gestita dagli Skinner, del resto, il 14 gennaio fu trovato il corpo di Frank Wood ancora in buono stato di conservazione, prova evidente che era morto da poco e che forse sarebbe stato possibile salvarlo, se solo il capitano incaricato del Distretto non avesse impedito l'opera di scavo che William Skinner con i suoi uomini voleva condurre; ed il generale Mazza telegrafò il 16 gennaio a Roma per comunicare che altre tre persone erano state estratte vive dalle macerie³⁶.

Rientrato a Palermo, Churchill aveva riferito a Londra che per le terribili condizioni in cui il terremoto aveva lasciato Messina alcune ditte importanti stavano già trasferendosi a Catania o altrove ed anche il governo degli Stati Uniti aveva deciso di spostare il proprio consolato nella città etnea; tuttavia, secondo quanto il console britannico supplente sosteneva, i vantaggi naturali del porto di Messina e la sua bellissima posizione geografica avrebbero eventualmente prevalso, permettendo alla città di riguadagnare la sua posizione di preminenza in questa parte d'Italia. Evidentemente, ciò sarebbe dipeso moltissimo dall'azione che il governo italiano avrebbe deciso d'intraprendere riguardo alla locale base navale, perché nel caso in cui la precedente attività navale e militare a Messina fosse stata ampliata anche l'attività commerciale sarebbe indubbiamente seguita³⁷.

Essendo impossibile per una persona preminente di dedicarsi anima e corpo all'opera di soccorso, se al tempo stesso avesse dovuto cercare di sistemare i propri affari, egli doveva riconoscere che la scoperta di James Baylis Heynes da parte del colonnello Delmé-Radcliffe era stata indubbiamente felice, essendo questo disposto a mettere da parte, almeno per il momento, i suoi interessi personali per cooperare in modo energico con l'*attaché* militare britannico nell'aiutare i contingenti navali a distribuire i soccorsi. Churchill teneva tuttavia a far sapere al Secretary of State for Foreign Affairs, Sir Edward Grey, che se la scelta fosse dipesa da lui, e se avesse avuto la libertà di sottoporre quelle proposte che la conoscenza del paese e dei suoi abitanti come pure le informazioni a sua disposizione sulla situazione a Messina gli suggerivano, egli non avrebbe contemplato alcuna nomina che avesse comportato una spesa superiore a quella prevista in condizioni normali per il mantenimento della sede³⁸.

Conversando con l'attuale vice console supplente, Churchill aveva appreso che questo di suo possedeva poco o niente e non pensava di abbandonare la

³⁶ ACS, PCM, b. 163, cat. 16.2.1: *Rapporti del generale Mazza*.

³⁷ Vedi dispaccio di Churchill del 15 gennaio 1909 cit.

³⁸ Ivi.

città, nonostante che con la famiglia stesse sopravvivendo a mala pena grazie alle provviste del soccorso. Rimasto a vivere nella propria casa, ora adibita a sede consolare e centro di primo soccorso, Heynes si arrangiava a dormire in un materasso sul pavimento, mentre la moglie e le figlie al momento erano alloggiate per la notte su un vascello nel porto, ma speravano d'ottenere dei biglietti ferroviari gratuiti per potersi stabilire a Taormina e tornare giornalmente in città. Se avesse ottenuto il titolo onorifico di viceconsole, quindi, Heynes avrebbe di sicuro approfittato della posizione per mettersi in affari, anche se per ovvie ragioni ciò era per il momento ancora impossibile. Del resto, un funzionario del servizio consolare che avesse dovuto contare solo sulla retribuzione dell'incarico non avrebbe potuto vivere neppure con quanto Ogston aveva preso come stipendio, poiché a Messina non c'erano case che un vice console avrebbe potuto prendere in affitto, né tanto meno botteghe o negozianti³⁹.

Riguardo ai suoi precedenti datori di lavoro, Heynes aveva affermato di essersi staccato da loro perché lo volevano a Napoli, mentre lui sentiva di non poter lasciare l'opera d'assistenza iniziata come viceconsole supplente a Messina. Churchill gli aveva allora fatto presente che l'incarico datogli era solo temporaneo e che non doveva contare sulla possibilità che diventasse permanente, rischiando la sua precedente posizione occupazionale, perché voleva scoprire dalla sua reazione quanto di ciò che raccontava corrispondeva alla sua reale situazione. Egli aveva avuto l'impressione, infatti, che Heynes stava usando l'incarico temporaneo per spingere i suoi datori di lavoro ad offrirgli una partecipazione nell'impresa, anche se per il momento non c'era ancora riuscito. D'altra parte, da quanto aveva sentito in giro a proposito della ditta "Peirce Brothers" il console Churchill si sentiva portato a fare pure due considerazioni: se fosse stata veritiera la voce secondo cui poco prima del terremoto tale impresa si era trovata in difficoltà finanziarie – e se come Heynes affermava la sua paga annuale fosse stata di £ 500 – era immaginabile che avrebbe cercato di fare adesso possibili economie; inoltre, se il titolare William Peirce avesse ritenuto profittevole la sua collaborazione, ora che con la morte del fratello George aveva ereditato ogni cosa, sarebbe stato in grado di mantenere Heynes a suo servizio⁴⁰.

James Baylis Heynes dal canto suo si sarebbe sentito soddisfatto se avesse avuto garantita l'attuale retribuzione prevista per il posto consolare con la possibilità di svolgere attività commerciale. In ogni caso, essendo convinto del prossimo 'risorgimento' di Messina, egli era intenzionato a restare nella

³⁹ Vedi lettera privata di Churchill a Lord Dufferin del 1 febbraio 1909 cit.

⁴⁰ Ivi.

città, anche perché diverse importanti case commerciali parlavano già di farvi ritorno non appena possibile ed il porto era sicuro come sempre, mentre la sua posizione geografica assicurava che avrebbe avuto ancora una funzione importante, anche se solo come porto di transito. Per questi motivi egli accettava quindi la proposta fattagli a fine gennaio dal console Churchill di restare in carica come viceconsole supplente fino al 31 marzo, chiedendo di essere pagato nella ragione di £ 350 annuali, tutto compreso⁴¹.

Non conoscendo ancora quali erano le intenzioni del Foreign Office riguardo alla tenuta del posto consolare a Messina, Churchill aveva ritenuto prematuro parlare con Heynes della possibilità di un incarico più o meno permanente per il futuro, ma per poterlo eventualmente segnalare per la nomina a viceconsole onorario doveva essere in grado di riferire a Londra qualche particolare riguardo al suo curriculum, di cui non sapeva niente oltre il fatto che aveva lavorato per la ditta “Peirce Brothers”⁴². Egli era d’altro canto dell’opinione che sarebbe stato meglio affidare il posto permanente ad un personaggio più prominente della colonia inglese a Messina, perciò aveva cercato di scoprire se John Sofio o George Oates, o il cognato di questi Charles Sarauw, potevano essere persuasi ad accettare la nomina di viceconsole onorario dopo il 31 marzo. In questa sua indagine, però, non era stato molto fortunato, perché il primo gli aveva detto che intendeva risiedere per il momento a Palermo, mentre Charles Sarauw non era disponibile ad occuparsi degli interessi britannici, poiché avrebbe dovuto stare molto a Catania, essendo stato trascinato nel vortice di nuove difficoltà dall’improvvisa morte del suocero della figlia Gertrude, Robert Trehwella, il quale aveva lasciato un notevole patrimonio con molti strascichi legali. Al console Churchill restava ancora da contattare George Oates, ma il dipartimento consolare gli faceva sapere che preferiva per il momento lasciare le cose come stavano⁴³.

D’altronde, l’unica obiezione alla nomina di Heynes che Churchill aveva potuto finora sollevare era il suo essere un dipendente salariato di una ditta locale, cosa che all’ambasciatore Rennell Rodd non era sembrava rilevante, data l’emergenza e visto che fra l’altro, nella totale distruzione della città, questa ditta aveva finito di esistere⁴⁴. Per avere un’opinione obbiettiva, tuttavia, il dipartimento consolare del Foreign Office invitava il console generale supplente di Genova, Reginald Macbean, a recarsi in Sicilia per studiare la

⁴¹ FO 362/223, Heynes a Churchill, lettera del 27 gennaio 1909.

⁴² Ivi, Churchill a Heynes, lettera del 1 febbraio 1909.

⁴³ FO 369/225, Churchill a Lord Dufferin, lettera privata del 5 marzo 1909, e risposta inviata da questo in data 9 marzo.

⁴⁴ FO 369/223, Rennell Rodd a Sir Grey, dispaccio del 11 gennaio 1909.

situazione e fornire immediatamente a Sir Grey un rapporto su Heynes o su eventuali altri candidati migliori⁴⁵.

L'improvvisa morte del console britannico a Napoli, però, portava un radicale cambiamento di programma, perché il 2 febbraio Sidney Churchill fu mandato a ricoprire il posto consolare in quella città, mentre Macbean, che a Genova era stato pure segretario della British Chamber of Commerce for Italy sin dalla sua fondazione nel 1904, finì col dovere organizzare un vero e proprio trasferimento in Sicilia, dato che invece di fare una breve visita a Messina egli dovette andare a ricoprire il posto di console generale a Palermo. Heynes, invece, ebbe prolungato il termine del suo incarico temporaneo di vice console fino alla nomina definitiva avvenuta nel giugno 1909, poiché ai primi di maggio Macbean fece sapere al dipartimento consolare a Londra che Morrison aveva ritirato la domanda di trasferimento a Messina, e che da fonti britanniche ed italiane aveva ottenuto ottime referenze su Heynes⁴⁶.

Durante una visita fatta a fine aprile nella città dello Stretto, il nuovo console generale Macbean era rimasto impressionato dalle difficilissime e disagiate condizioni di vita e di lavoro che vi aveva trovato a Messina, e che secondo lui con molta probabilità si sarebbero protratte per un considerevole tempo a venire, ma lo aveva anche colpito l'enorme quantità di lavori straordinari connessi con le conseguenze del disastro, e la cui probabile durata si sarebbe prolungata molto nel tempo. Tutti i consolati delle altre nazioni ormai erano stati trasferiti a Catania, ma secondo lui, essendo la casa degli Heynes una delle poche rimaste in piedi, il consolato britannico poteva restare là; egli suggeriva inoltre di assegnare al vice console un rimborso per le spese d'ufficio di £ 300, in cui era compreso pure un piccolo stipendio d'impiegato per il proconsole Vadalà, che nonostante l'età poteva continuare a svolgere il lavoro della normale routine consolare⁴⁷.

Certamente, col terremoto la configurazione economica e sociale della città era cambiata e il posto di vice console di sua Maestà Britannica a Messina, come era già successo nel passato, anche dopo la morte di James Baylis Heynes continuò ad essere affidato sempre a cittadini britannici scelti all'interno della piccola comunità di lingua inglese rimasta sullo Stretto e che erano disposti a ricoprire la carica a titolo onorario⁴⁸.

⁴⁵ FO 369/225 Langley (FO) a Macbean (Genova), dispaccio del 4 marzo 1909.

⁴⁶ Ivi Macbean (Palermo) a Sir E. Grey, dispaccio del 3 maggio 1909.

⁴⁷ Ivi.

⁴⁸ Arthur Albert Barrett (1862-1936) e Stephen William Garbut (1889-1974), i vice consoli del periodo che va dal 1924 al 1940, ad esempio, erano ambedue da tempo residenti a Messina quando ricevettero la loro nomina. Sulla loro tenuta del posto consolare vedi M.T. DI PAOLA, *Tra commercio e intelligence...*, cit., pp. 666-670, 685 sgg.

Nei decenni successivi la caduta dei traffici commerciali nel porto, il processo di decadimento e conversione dell'economia cittadina, e il ridotto numero degli inglesi residenti avrebbero fatto venir meno, gradatamente, pure alcune delle motivazioni che avevano spinto il Regno Unito ad aprirvi una sede consolare. La posizione strategica di Messina, tuttavia, era rimasta immutata e la faceva considerare ancora come un anello essenziale per il controllo del Mediterraneo, tanto che nel corso della prima guerra mondiale il governo inglese avrebbe attivato nel vice consolato anche un posto d'informazione navale per lo Stretto.

Dotato di manuale d'istruzioni e codici segreti, il vice console sarebbe stato d'allora in poi tenuto a riferire, in qualità di Naval Reporting Officer, i movimenti delle navi in tempo di pace direttamente all'Admiralty; inoltre avrebbe dovuto avvisare i mercantili inglesi durante i periodi di tensione internazionale, dando loro anche la rotta da seguire nelle fasi iniziali di un conflitto. Non sempre l'esportazione degli agrumi e loro derivati, e le possibilità di un sempre più ristretto mercato d'importazione per alcuni prodotti dell'Impero britannico, però, servirono a giustificare dal punto di vista strettamente economico il mantenimento a fini strategici di un vice consolato britannico nella città perloritana, che di fatto restò chiuso dall'ottobre del 1932 al gennaio 1935⁴⁹.

⁴⁹ Per riferimenti a proposito FO 369/2270, S.H. Phillips (Admiralty) all'Under Secretary of State (FO), lettera del 2 giugno 1932.

4. *Alla ricerca di nuove radici*

Dopo il terremoto, che ridusse fortemente il peso della locale comunità britannica, il Governo inglese ritenne opportuno mantenere a Messina la propria rappresentanza consolare, perché sin dall'inizio era apparso evidente che, non essendo mutata la posizione strategica dello Stretto, la città avrebbe continuato ad essere come in precedenza una piazzaforte di primo grado ed una città commerciale della massima importanza¹.

D'altronde, anche se il flusso dei traffici economici tradizionali era stato temporaneamente interrotto, le distruzioni causate dalla catastrofe ne avevano aperto uno nuovo, legato alla ricostruzione, che prospettava interessanti possibilità d'affari per le industrie britanniche specializzate sia nella costruzione di edifici prefabbricati sia nelle forniture e nell'esecuzione di grandi opere pubbliche. Basti pensare che già ai primi di gennaio del 1909 la British Chamber of Commerce in Italy segnalava da Genova al Foreign Office la possibilità d'affari per le ditte inglesi che costruivano casette mobili, mentre nel giro di un anno e mezzo una società appositamente costituita a Londra avrebbe proposto un progetto per rimuovere le macerie da Messina e ricostruire la città nell'arco di cinque anni².

Per tutelare gli interessi britannici nell'area dello Stretto, del resto, le questioni rimaste da risolvere erano numerose e la presenza sul luogo di un viceconsole come punto di riferimento era essenziale. La comunità inglese di Messina aveva subito gravi perdite ed i sopravvissuti che avevano trovato rifugio in varie città d'Italia andavano tutti censiti, per poter capire chi era morto e chi dei vivi aveva bisogno di essere assistito economicamente o desiderava essere rimpatriato, come ad esempio l'insegnante di lingue straniere Michael Eyre Varnier, intenzionato a raggiungere con la propria famiglia un fratello a Londra³. Per alcuni dei cittadini britannici morti nel terremoto, poi, occorreva controllare se avevano lasciato eredi, in modo da garantire la tutela dei loro

¹ Ciò è quanto il console britannico comunicò a Londra a proposito del futuro di Messina, riportando un'intervista concessa dal generale Mazza al corrispondente del giornale «La Tribuna» di Roma, e pubblicata anche sul giornale «L'Ora» di Palermo. FO 369/224, Churchill a Sir E. Grey, dispaccio del 12 febbraio 1909.

² Vedi in FO 371/681, minuta del Foreign Office del 5 gennaio 1909 e in FO 368/425, memorandum di colloquio prestampato del 18 maggio 1910 ed anche lettera di H.W. Hawkins all'Under Secretary of State (FO) del 8 giugno 1910.

³ Varnier aveva trovato d'imbarcarsi per Glasgow sul vapore "Algeria" della compagnia di navigazione "Anchor Line", ma era giunto con la moglie ed un figlio di 12 anni a Livorno con solo 6 sterline e desiderava essere aiutato per raggiungere la cittadina di Kingston, alla periferia di Londra. FO 369/223, British Consulate (Livorno) a Secretary of State (FO), lettera del 19 gennaio 1909.

diritti, ed anche ritrovare fra le macerie delle loro case eventuale documentazione utile a ricostruirne la volontà ed il patrimonio⁴; mentre per quelli che erano morti negli anni precedenti, e si trovavano sepolti nel piccolo cimitero degli Inglesi a ridosso della Cittadella, bisognava fare in modo che non avessero le tombe violate.

All'indomani del tragico 28 dicembre 1908, infatti, la penisola di S. Raineri dove si trovava quel cimitero era stata utilizzata dalle autorità italiane per dare sepoltura alle vittime del disastro, e migliaia di cadaveri estratti dalle macerie erano stati sepolti anche nell'area che esso occupava ormai da quasi un secolo, ma che ai soldati italiani addetti alla sepoltura appariva solo come un desolato pezzo di terra cosparso di rovine. Gli Inglesi sopravvissuti, pur essendo immersi in problemi personali più urgenti, non avevano mancato di manifestare subito la loro viva preoccupazione per quanto stava avvenendo in quel luogo al console generale britannico a Palermo. Allo scopo di salvaguardare i diritti britannici su quel lembo di terra e prevenire l'apertura delle tombe che già da tempo vi erano state sistemate, il console Sidney Churchill aveva protestato immediatamente con le autorità militari e civili italiane, riuscendo a mettere fine a questa interferenza in un luogo considerato dagli inglesi come «un piccolo pezzo d'Inghilterra in terra straniera»⁵.

All'interno della colonia britannica presente a Messina i decessi registrati erano stati solo 39, ma fra i sopravvissuti almeno un centinaio di persone si era trovato ad aver bisogno d'assistenza⁶, perciò per amministrare e distribuire loro gli aiuti raccolti nel “Mansion House Relief Fund” aperto dal sindaco di Londra un comitato locale era stato costituito sotto la presidenza del vice console James Baylis Heynes⁷. All'inizio questo comitato si occupò principalmente

⁴ Il negoziante Horace William Gooding, ad esempio, aveva una polizza per 10.000 lire con la compagnia d'assicurazioni “Riunione adriatica di sicurtà”, che fu ritrovata fra le rovine della sua casa dal fratello Frederick Charles Gooding, recatosi a Messina a recuperare i corpi dei familiari defunti. Nel terremoto, infatti, erano morti oltre a Horace Gooding anche la moglie Emma Isabella Rowlett ed i figli minori Dorothy Maude e George Francis William, mentre gli altri due figli Louise Lena e Frederick Charles erano riusciti a salvarsi poiché all'epoca si trovavano a Napoli e a Londra. FO 369/224, J.H. Towsey (Milano) a British Embassy (Roma), lettera del 26 marzo 1909; F.C. Gooding a Foreign Office, lettera del 7 aprile 1909; ed anche M. D'ANGELO, *Comunità straniere...*, cit., p. 175, n. 60.

⁵ FO 369/223, Churchill to FO, dispaccio del 7 gennaio 1909. Sulle vicende del cimitero britannico a Messina cfr. M. D'ANGELO, *Comunità straniere...*, cit., pp. 159-203; in particolare, per la frase citata, vedi p. 188.

⁶ Vedi FO 653/15, *British Consulate at Messina. Registry of deaths 1854-1957*; FO 371/682, Sir Rennell Rodd a Foreign Office, telegramma e lettera del 6 e 25 gennaio 1909; ed anche il rapporto Delmé-Radcliffe cit.

⁷ Il comitato inglese aveva recapito a bordo del piroscafo “Savoia”, messo a disposizione dalla società di navigazione “La veloce”, ed era composto dalla moglie del vice console Lilian

di distribuire capi di vestiario e provviste alimentari, ma poi incominciò a provvedere anche alla sepoltura di quei cittadini britannici defunti che non avevano nessuno in grado di farlo e ad una prima sistemazione del piccolo cimitero protestante degli Inglesi, dove il muro di cinta, la casetta del custode e numerosi monumenti funerari erano stati abbattuti dalle scosse sismiche e dalla successiva mareggiata⁸.

Bisognava poi organizzare il recupero degli effetti personali di quei cittadini britannici che al momento del terremoto si trovavano temporaneamente in città e di tutte quelle merci appartenenti a ditte britanniche che erano rimaste sotto le macerie, nei depositi delle case commerciali e della locale dogana⁹; ed anche assistere nei rapporti con le autorità italiane coloro che chiedevano d'aver protette le proprietà lasciate incustodite a Messina o d'aver riconosciuti crediti rimasti insoluti¹⁰, e soprattutto quegli elementi della colonia inglese che, intenzionati a rimanere nella città, speravano di ottenere un'area in concessione dove poter riprendere la propria attività economica, ed eventualmente anche un piccolo aiuto economico.

A poco meno di un mese dal terremoto del 1908, quando ormai la situazione di prima emergenza sembrava essere superata, il gen. Mazza aveva inviato al Presidente del Consiglio un dispaccio in cui accennava ai provvedimenti da prendere per salvaguardare gli interessi commerciali di Messina, e per evitare che si fosse verificato l'esodo di capitale temuto dal governo. Già dalle prime settimane dopo la catastrofe, infatti, di fronte alla distruzione dei loro magazzini ed opifici e di tutte le infrastrutture portuali e ferroviarie, molti imprenditori si erano posti il problema di come recuperare e mettere al sicuro il capitale che avevano investito negli impianti, nei prodotti finiti e nelle materie prime, mentre altri ponderavano se riprendere la loro attività a Messina o trasferirla in un'altra città¹¹.

Baylis Heynes, dalla baronessa Virginia De Cosa, dal signor John Edward Caldwell Eaton e dal signor Antonio Vitale che fungeva da segretario. A proposito vedi «Ordini e Notizie», n. 13, 9 febbraio 1909.

⁸ Una tenda da campo donata dal comitato inglese di Roma fu eretta provvisoriamente nel cimitero per servire da chiesa protestante, cappella mortuaria e abitazione del guardiano. Nell'ottobre del 1911, con l'approvazione dell'ambasciatore britannico fu costituito sotto la presidenza di Alexander Hood, duca di Bronte, un apposito comitato per l'amministrazione del cimitero britannico a Messina. M. D'ANGELO, *Comunità straniere...*, cit., pp. 179-180.

⁹ Vedi i casi già citati delle ditte "J. & W. Bush" e "Bookless Brothers" di Londra.

¹⁰ Come il caso delle ditte "John Heathcoat & Co. Ltd" e "Continental Union Gas Company" di Londra.

¹¹ ACS, MI, DGAR, CCS, b. 17, f. 16/2, Gen. Mazza a S.E. il Presidente del Consiglio, dispaccio del 25 gennaio 1909; ed anche b. 43, lettera non datata di alcuni imprenditori al Presidente del Consiglio.

Essendo il settore agrumario il comparto principale e più remunerativo dell'economia locale, il commissario governativo aveva suggerito una maggiore designazione d'aree per baraccamenti in prossimità della ferrovia, da concedere specialmente agli esportatori agrumari. Riprendere al più presto la campagna agrumaria, infatti, era ritenuto da lui importante, sia per non perdere i contratti d'ordine ed i frutti ancora sugli alberi, sia per far riprendere all'economia cittadina il suo normale corso. Intorno al settore agrumario ruotava a quel tempo l'attività di diverse centinaia d'aziende, che nella sola area dello Stretto arrivavano ad occupare decine di migliaia di lavoratori. Le attività da loro esercitate spaziavano dalla negoziazione, mediazione ed esportazione degli agrumi alla produzione dei loro derivati, dal commercio del legname per botti e cassette per agrumi alla fabbricazione e commercio di queste, dalla rifazione delle cassette d'agrumi al deposito di carta per agrumi, mazzi per agrumi e moietta di ferro. C'erano poi tutte quelle ditte che operavano nei trasporti, nelle spedizioni, nelle assicurazioni e nel credito, e la cui attività spesso dipendeva esclusivamente da questo settore¹².

Di fatto, nella seconda settimana di gennaio già un primo carico di 30.000 cassette d'agrumi era pronto per essere imbarcato e lasciare il porto di Messina, ed anche diversi altri commercianti d'agrumi s'apprestavano a seguire l'esempio della ditta esportatrice che aveva effettuato tale spedizione. Per i danni causati dal terremoto e 45 giorni di pioggia ininterrotta le banchine del porto erano quasi inagibili, tuttavia numerosi vapori vi andavano facendo attracco ed avevano imbarcato limoni dopo aver scaricato materiali da costruzione e legname. Questi materiali, però, restando per giorni accatastati disordinatamente sulle poche aree del molo che erano praticabili, ostruendole, finivano con essere danneggiati dalla pioggia e manomessi durante il trasporto.

Ciò aveva messo in luce pure un altro problema molto serio, che andava al più presto risolto, quello di cosa fare per evitare conflitti sociali con la manodopera da impiegare nel settore agrumario e portuale, e soprattutto controllare quella massa di lavoratori disoccupati che si erano andati riversando a Messina da vari villaggi limitrofi, attratti dalla prospettiva di rapidi guadagni nei lavori di scavo e sgombero delle macerie e nelle tante attività che si andavano avviando intorno al porto¹³.

Tale aspetto non mancò di essere considerato dal vice console britannico James Baylis Heynes, che ne aveva dovuto parlare anche col colonnello

¹² Basti pensare che tra il 1909 ed il 1924, secondo un riscontro fatto utilizzando varie fonti, 191 ditte operanti nel settore agrumario erano presenti nel solo centro urbano di Messina. M.T. DI PAOLA, *Ditte agrumarie a Messina 1909-1924*, in "Un luogo dell'anima" ..., cit., pp. 142-143.

¹³ Vedi corrispondenza tra il prefetto, la questura e il genio civile di Messina in ASME, Gab. Pref. 1909-1939, b. 120.

Delmé-Radcliffe, affinché spingesse le autorità italiane a prendere provvedimenti. Per la sua precedente esperienza nel settore portuale, infatti, egli aveva avuto modo di osservare come la presenza della persona giusta, al momento giusto, poteva tornare utile a moderare le azioni inconsulte che potevano divampare a livello locale tra le fila del movimento operaio e sindacale organizzato dai socialisti. Nelle agitazioni che c'erano state a Messina negli anni precedenti tale influenza moderatrice era stata certamente svolta da Nicola Petrina (1861-1908) e Giuseppe Toscano (1875 -1957), due figure emblematiche del movimento socialista locale che, secondo alcuni storici, considerarono i lavoratori portuali e del settore agrumario come una clientela personale¹⁴.

«I semplici operai – come uno storico tedesco ricorda – non avevano quasi mai un contatto con la società di navigazione o l'impresa di spedizioni dalla quale erano assunti. Questo era il compito dei capi delle imbarcazioni e delle squadre, degli intermediari, capisquadra e appaltatori, ognuno dei quali era una sorta di piccolo e primitivo padrone-patrono»¹⁵. Quale agente agrumario e perito stivatore, Nicola Petrina aveva conosciuto come nessun altro socialista messinese le difficoltà che s'incontravano a lavorare in questo campo e per mettervi riparo all'inizio del secolo egli aveva promosso l'organizzazione sindacale tra i lavoratori del porto sul modello delle *trade unions* inglesi¹⁶, ma essendo rimasto ucciso sotto le macerie della propria casa adesso ad orientare questi lavoratori, e a far in modo che non ricadessero vittime dei vecchi sistemi di lavoro e di lotta, restava solo l'azione che il tipografo Giuseppe Toscano sarebbe stato disponibile ad espletare.

Agevolato da un ambiente politico caratterizzato dalla polverizzazione delle forze e dal personalismo, e sfruttando le proprie doti oratorie e di giornalista,

¹⁴ A proposito cfr. R. WÖRSDÖRFER, *Movimento operaio...*, cit. Per una loro breve biografia cfr. M.T. DI PAOLA, *Nicola Petrina*, e G. MICCICHÉ, *Giuseppe Toscano*, in *Il movimento operaio italiano. Dizionario biografico (1853-1943)*, a cura di F. Andreucci e T. Detti, Editori Riuniti, Roma 1978, vol. IV, pp. 104-107, vol. V, pp. 86-87.

¹⁵ R. WÖRSDÖRFER, *Movimento operaio...*, cit., pp. 36-37.

¹⁶ Nicola Petrina era giunto a Messina con i volontari della Croce d'Oro intervenuti da Catania in soccorso degli infetti durante il colera del 1887 e vi aveva messo radici inserendosi come imprenditore nel settore agrumario, fra i cui lavoratori egli aveva con successo svolto attività politica e sindacale. A lui si deve, infatti, l'organizzazione della prima società fra i lavoratori bottai della città, di cui fu pure presidente. Con la sua opera di propaganda e mediazione politica egli aveva promosso l'istituzione del "Fascio agrumario", un'associazione tra i commercianti di agrumi che nell'autunno del 1908 si sarebbe trasformata in sindacato corporativo obbligatorio tra esportatori, agenti e lavoratori del settore agrumario, ed anche la costituzione di un "Comitato provvisorio pro spianata S. Raineri e zona franca". All'inizio del secolo Petrina figura eletto tra i consiglieri comunali ed anche inserito, come perito stivatore, nell'elenco dei periti commerciali della locale Camera di Commercio ed Arti. Al riguardo vedi *Annuario guida di Messina 1902...*, cit., p. 57 e l'articolo *Comitato provvisorio pro Spianata S. Raineri e zona franca*, in «Gazzetta di Messina e delle Calabrie», 9-10 luglio 1908.

Toscano aveva cercato il successo economico e politico personale attraverso la stampa, impegnandosi spesso dalle pagine del giornale «Germinal!» – da lui fondato nel 1904 – in polemiche personalistiche e per la proposta di un socialismo sempre più transigente verso fazioni della borghesia locale massonica e radicaleggiante¹⁷. Rifugiatosi dopo il terremoto con la famiglia a Catania, egli si era fatto subito notare intervenendo nell'incontro tenutosi in quella città per organizzare i profughi¹⁸, ed essendo venuta a mancare la presenza moderatrice di Petrina fra i lavoratori del porto e del settore agrumario qualcuno aveva dovuto subito pensare a lui come un possibile sostituto.

Certamente, conoscendo il ruolo che Toscano avrebbe svolto nella città negli anni successivi al terremoto, non sorprende che si trova riferimento a lui nel breve scambio di corrispondenza intervenuto tra il colonnello Charles Delmé-Radcliffe e il presidente della commissione esecutiva del Comitato centrale di soccorso Ernesto Nathan. Per le sue qualità personali e perfetta conoscenza della lingua italiana l'*attaché* militare britannico non aveva avuto difficoltà a conquistarsi le simpatie e la fiducia delle autorità italiane, e l'ambasciatore gli aveva perciò affidato pure l'incarico di coordinare l'attività del Comitato di soccorso britannico¹⁹ con quello italiano. Proprio in una delle lettere che il colonnello inviò a Nathan per segnalare a questo comitato alcuni cittadini italiani bisognosi di aiuto, infatti, egli ricordava di avergli già fatto presente il caso di un 'sarto' chiamato Toscano, aggiungendo pure quanto il viceconsole Heynes gli aveva detto, e cioè che «il candidato poteva dare affidamento che avrebbe operato abbastanza bene se avesse al più presto aperto 'bottega' a Messina»²⁰.

¹⁷ Sulla situazione del socialismo a Messina dopo il terremoto oltre ai volumi già citati vedi pure D. POMPEIANO, *Riformisti e intransigenti nel socialismo messinese dal 1908 alla grande guerra*, in «Nuovi quaderni del Meridione», nn. 63-64, 1978, pp. 300-325 e 418-445.

¹⁸ La notizia della sua presenza è riportata in *Il comizio dei profughi*, in «Corriere di Catania», 25 gennaio 1909.

¹⁹ Istituito per amministrare le somme raccolte dal sindaco di Londra, il comitato britannico aveva nominato al suo interno un sottocomitato allo scopo di prendere in esame casi speciali di profughi inglesi da Messina e Reggio, il quale dal 21 gennaio al 4 marzo tenne in tutto dieci sedute e considerò 67 casi, rappresentanti un totale di 261 persone. Avendo per scopo quello di dare un aiuto immediato, nell'intento di facilitare i sussidiati a principiare di nuovo il comitato distribuì la somma di dieci mila centoquaranta lire ed anche molti vestiti. Vedi relazione finale del sottocomitato allegata in ACS, PCM 1911-15, CCS, b.78, cat. 15.5: *Casi segnalati dal Sottocomitato e dall'Ambasciata inglese*, Delmé-Radcliffe a Nathan, lettera del 17 marzo 1909.

²⁰ Il brano originale della lettera è il seguente: *You will remember my referring to you the case of a tailor called Toscano. Our Vice Consul at Messina now says that he considers that the applicant might be trusted to do fairly well if he started in business in Messina shortly. He should have no difficulty in getting a temporary place of business and a dwelling allotted to him by the Local Authorities who have now a number of houses at their disposal, and they will have shortly – thanks to the American gift of huts – a still more considerable number. Perhaps therefore your committee may think it possible to send Toscano to Messina?* Vedi in ivi.

Nel testo originale le parole sarto e bottega, naturalmente, non sono fra virgolette, ma si è voluto evidenziarle per il significato simbolico che acquisiscono, quando si considera il ruolo svolto da Toscano per riannodare le fila della fratellanza massonica nella città ed anche avviare quei contatti che avrebbero portato in seguito alla costituzione della nuova camera del lavoro²¹. Rientrato a Messina egli non mancò di entrare in conflitto, quindi, con Francesco Lo Sardo; e mentre questo era impegnato a riorganizzare la locale sezione socialista e a far risorgere le leghe sindacali della ricostituenda Camera del Lavoro, a fine febbraio egli poneva a sorpresa la sua candidatura nel Primo collegio per le elezioni politiche del 1909, facendosi sconfessare sia dai socialisti che dai partiti popolari²².

Sin dai primi di febbraio gli amministratori dell'emergenza avevano individuato la zona per impiantare le baracche degli esercizi industriali o commerciali, e pure stabilito la procedura da seguire per ottenere le concessioni ed il legname per costruire tali baracche, perciò la popolazione rimasta sul luogo era stata invitata a presentare al più presto domanda per avere assegnata un'area su cui riprendere la propria attività economica²³. Cessato il governo militare, il 15 febbraio 1909 l'avv. Adriano Trinchieri si insediò in città come prefetto e dalla Questura di Messina ebbe subito passato un elenco delle domande presentate per la costruzione delle baracche per uso di pubblici esercizi nel quale figuravano i nomi di 178 imprenditori, fra cui pure quelli di alcuni agrumari sopravvissuti alla catastrofe²⁴.

Piccoli venditori andavano intanto moltiplicandosi di giorno in giorno, mentre a piedi o con carretti un traffico di mercanzie scorreva in un sempre crescente flusso principalmente attraverso il viale S. Martino ed il lungomare verso la parte nord della città²⁵. Su «Ordini e notizie» andavano man mano registrati i segni della faticosa ripresa della città dopo il terremoto: i primi

²¹ Vedi a proposito A. CICALA, *Partiti e movimenti politici a Messina...*, cit., p. 37 e sgg.

²² S. MICCICHÉ, *Giuseppe Toscano...*, cit., p. 87.

²³ Le domande per l'assegnazione delle aree nella zona industriale andavano indirizzate dagli interessati all'ing. Simonetti, a bordo del vapore "Sardegna", per poi essere esaminate dal Presidente della Camera di commercio e dal Commissario al Comune. Le concessioni sarebbero state revocabili *ad nutum* e con riserva di eventuale pagamento di canone, mentre gli interessati avrebbero edificato le baracche a proprie spese e con materiale di loro proprietà, e sarebbero decaduti dalla concessione nel caso in cui non avessero provveduto ad edificare prontamente il loro esercizio. Vedi «Ordini e notizie», n. 12, 7 febbraio 1909 (ristampa anastatica).

²⁴ Per l'elenco vedi in ASME, Gab. Pref. 1909-1939, b. 183.

²⁵ Ciò è ricordato dall'*attaché* navale americano a Roma, che ebbe l'incarico di seguire la costruzione delle baracche americane nel Villaggio "Regina Elena". Vedi R. ROWAN BELKNAP, *American House Building in Messina and Reggio: An Account of the American Naval and Red Cross Combined Expedition to Provide Shelter for the Survivors of the Great Earthquake of December 28 1908*, G.P. Putnam's Sons, New York-London 1910, p. 24.

provvedimenti presi dal governo, i bandi per lo stato d'emergenza emessi dal regio commissario straordinario generale Mazza, l'avviamento di vari servizi pubblici a Piazza San Martino e in altre zone della città, la rinascita del commercio locale con le spedizioni dei primi carichi di agrumi ed i primi avvisi pubblicitari, ecc.²⁶.

Col passare dei giorni e l'avvicinarsi delle elezioni politiche, però, sui luoghi del disastro l'emergenza diveniva sempre più un fatto politico per i colletti bianchi che ne reggevano le fila; tuttavia, l'attenzione che la rinascita di Messina trovava sulla stampa nazionale, e soprattutto la presenza dei primi tecnici inviati dalle ditte interessate ad intraprendere i lavori di ricostruzione o ad impiantare attività economiche sosteneva la speranza che presto la città devastata sarebbe risorta.

Giunti per avere idea della possibile ubicazione del suolo da chiedere in concessione, molti di questi tecnici se ne partivano subito, però, scoraggiati dal risultato del loro sopralluogo, che era poco soddisfacente sia dal punto di vista igienico che economico. L'esalazione dei corpi umani e delle carogne rimaste insepolti fra le macerie facevano temere, infatti, una possibile imminente epidemia infettiva, mentre appariva evidente che ancora del tempo sarebbe passato prima che i corsi delle acque potessero essere riattivati, sia come scolo che come approvvigionamento idrico potabile. D'altronde, senza un incentivo sostanzioso da parte dello Stato l'impianto di un esercizio industriale in quei luoghi sarebbe stato molto costoso, non essendo disponibili localmente né i materiali, né la mano d'opera specializzata necessari per costruirlo²⁷.

La vita nella città andava riprendendo rapidamente il suo corso, anche se dopo alcuni mesi un'area su cui impiantare i propri esercizi era stata concessa solo ad un terzo degli imprenditori che n'avevano fatto richiesta, e la distribuzione del legname per le baracche era stata sospesa a causa d'alcune irregolarità riscontrate nell'assegnazione²⁸. Nella città si era allora gridato allo scandalo,

²⁶ Diretto dall'on. G. Micheli, il periodico «Ordini e notizie» fu pubblicato dal 10 gennaio al 16 febbraio 1909. Tutti i 16 numeri usciti del giornale furono raccolti e riprodotti a cura del Comitato per le manifestazioni del 50° anniversario del terremoto del 28 dicembre 1908 in un fascicolo stampato nel 1959 dalla tipografia Arti grafiche "La Sicilia" di Messina.

²⁷ ASME, Gab. Pref. 1909-1939, b. 183, cat. 2m/35, Ministero LLPP, Direzione Generale Servizi Speciali, Sez. terremoto, lettera del 30 marzo 1909, in cui si comunica quanto la ditta "Rainoldi & C." aveva suggerito il 9 febbraio al deputato Arlotta, in seguito al ritorno a Roma di un loro tecnico incaricato d'individuare un luogo da richiedere in concessione per impiantare un grande albergo.

²⁸ Dallo spoglio della corrispondenza del Prefetto, infatti, emerge che il problema della mancanza dei materiali necessari per la costruzione di queste baracche fu sollevato quasi subito, tanto che il Ministro dei Lavori Pubblici Bertolini era dovuto intervenire, facendo sì che nel mese di marzo alcune assegnazioni fossero fatte anche ai privati; ma la distribuzione del

mentre da Roma non s'era fatto niente di meglio che inviare un nuovo Prefetto, disponendo il trasferimento ad Ancona dell'avv. Trinchieri.

Per il vice console britannico Heynes, quindi, trattare con le autorità locali italiane non aveva dovuto essere un compito facile, soprattutto quando invece di continuare a distribuire aiuti si sarebbe fatto portavoce dell'esigenza di ottenere un terreno in concessione per le case britanniche. Le domande presentate per la concessione delle aree da destinare a stabilimenti commerciali e industriali, infatti, avrebbero richiesto per esser soddisfatte una superficie di 96.000 metri quadrati, mentre come residuo da destinare a zona industriale ce n'erano a disposizione soltanto 4.000 metri quadrati, essendo tutte le altre aree libere già coperte da baraccamenti temporanei²⁹.

Come già nel passato, dovendo dotare la città di una zona riservata allo sviluppo delle industrie ed indipendente dal centro cittadino, le forze economiche locali avevano suggerito quali maggiormente idonei a prestarsi a questo scopo i terreni del piano Mosella compresi lungo la linea ferrata e la Via La Farina, e quelli della spianata di San Raineri, dove s'intendeva creare in prossimità del porto un punto franco. L'idea dell'affrancamento a fini industriali commerciali e marittimi della zona falcata di Messina non era nuova, dato che solo pochi mesi prima del terremoto alcuni esponenti della vita politica ed economica cittadina avevano costituito un "Comitato provvisorio pro spianata S. Raineri e zona franca"³⁰.

Negli ambienti economici e politici della città si parlava di creare in questo luogo un punto franco da lungo tempo, e la sua creazione era sembrata prossima quando alla fine del 1904 il Ministero della Marina ed il Comune raggiunsero un accordo per delimitare le aree di rispettiva pertinenza³¹.

legname quasi subito aveva dovuto essere di nuovo sospesa per deficienza di magazzino. ASME, Gab. Pref. 1909-1939, b. 12, *Messina condizioni generali della città*, relazione del 17 maggio 1909; ed anche lettera dell'Ingegnere capo del Genio Civile datata 21 aprile 1909, in cui questo fa presente al nuovo Prefetto d'aver già rimesso alla Prefettura nel mese di marzo gli elenchi dei privati che avevano richiesto legname.

²⁹ Ciò era fatto presente in un telegramma inviato a luglio dal sindaco di Messina al Presidente del Consiglio. Cfr. ACS, PCM 1911-1912, CCS, b. 380, f. 4, telegramma del 17 luglio 1909.

³⁰ Promossa da Nicola Petrina, che sin dal 1903 aveva sollevato in Consiglio Comunale la questione dell'utilizzo a zona franca di quelle aree, l'iniziativa aveva incontrato il consenso di numerosi imprenditori locali, a prescindere dal loro schieramento politico o nazionalità. Fra i titolari delle 26 ditte rappresentate nel comitato c'erano pure Arthur Barrett e George Peirce. Vedi *Comitato provvisorio pro spianata S. Raineri...*, cit.

³¹ Secondo l'accordo, la zona che dal bacino di carenaggio e la lanterna andava verso il Forte San Salvatore era riservata ai bisogni della stazione di rifornimento della flotta regia, mentre la zona restante inclusa la Cittadella era destinata al Comune di Messina, il quale però avrebbe dovuto cedere altri siti e locali in sostituzione di quelli al momento utilizzati dal Ministero della Guerra per il campo di tiro e di Marte, l'acquartieramento delle truppe, deposito ed altro. Vedi *Atti*

D'altro canto, la legge speciale per Napoli varata proprio a luglio dello stesso anno, mirante a creare nell'area partenopea la prima zona industriale italiana³², aveva fatto sperare che un simile intervento potesse essere deciso dal Governo anche per Messina. La legge, infatti, coincideva in modo quasi casuale con i lavori intrapresi sin dal 1901 dal Parlamento italiano per una generale sistemazione dei porti italiani – culminati nell'approvazione della legge n. 542 del 14 luglio 1907 – e poiché le industrie per ragioni di convenienza economica tendevano a localizzarsi in prossimità dei porti, pure la commissione tecnica incaricata del piano regolatore portuale di Messina aveva dovuto affrontare col Genio civile il problema dell'individuazione di zone atte a favorire lo sviluppo industriale della città³³.

Fino al momento del terremoto del 1908, però, a causa delle insormontabili difficoltà avanzate dall'autorità militare a lasciare San Raineri la creazione di una zona franca ed industriale nella Falce fino allora s'era arenata; mentre la costruzione delle necessarie vie d'accesso alle aree designate per le industrie era stata impedita dalle pretese e dagli ostacoli sollevati da parte dei proprietari interessati all'esproprio nel piano Mosella. Essendo adesso la città completamente da ricostruire, l'attuazione di una zona industriale in questi luoghi avrebbe dovuto essere più agevole, sia perché l'autorità militare sembrava ormai disposta a cedere la Cittadella in cambio d'altre aree dove stabilire i suoi presidi, sia perché estendendo il centro urbano verso sud sarebbero state costruite anche le vie indispensabili alla vita industriale, la quale avrebbe così potuto svilupparsi tra Via La Farina e la strada ferrata fino a Gazzi³⁴.

Sfortunatamente, essendo fra le aree più estese libere da macerie quei terreni erano stati subito utilizzati per allocare i primi soccorsi ed i ricoveri temporanei, ed il permanere di questi baraccamenti non faceva che intralciarne l'uso a fini industriali, mentre le poche aree libere esistenti in altre zone della città e d'appartenenza del Comune erano destinate a divenire un luogo di contesa fra privati cittadini. Un'area particolarmente contesa, ad esempio, fu quella nei pressi del Giardino a mare e la vicina Piazza Vittoria.

del Consiglio Comunale di Messina, seduta del 3 dicembre 1904, come citato in M. D'ANGELO, 'Un lido piegato a guisa di falce'. *Storia memoria e progetti tra '500 e '800*, in «DRP» (Rassegna di studi e ricerche a cura di N. Aricò) n. 4 (2002), Sicania, Messina 2003, p. 199, nota 129.

³² Legge 8 luglio 1904 in «Gazzetta Ufficiale» n. 166 (1904), pp. 3542-3546. Sui provvedimenti presi dal governo italiano all'inizio del Novecento per sviluppare i porti e le industrie nel Sud d'Italia, cfr. R. PETRI, *La frontiera industriale. Territorio, grande industria e leggi speciali prima della Cassa per il Mezzogiorno*, Franco Angeli, Milano 1990.

³³ Sull'argomento cfr. A. MIONI, *Le trasformazioni territoriali in Italia nella prima età industriale*, Marsilio, Venezia 1976, pp. 115-120.

³⁴ L. BORZÌ, *Piano regolatore della città di Messina approvato con Regio decreto 31 dicembre 1911*, Stab. Tip. L. Alicò, Messina 1912, p. 25.

In particolare, in questa piazza alcuni imprenditori pensavano di costruire un grande albergo³⁵, mentre per gli Inglesi rimasti a Messina sarebbe stato un luogo ideale dove ripristinare le loro case commerciali.

Dalla documentazione consultata, infatti, emerge che questa loro esigenza era stata presa a cuore dal vice console Heynes, il quale di fronte all'insuccesso nell'ottenere dalle autorità locali una risposta favorevole interessò perfino l'ambasciatore britannico a Roma, affinché facesse pressione lui sulle autorità italiane. Sir Rennell Rodd aveva allora contattato il Comitato centrale di soccorso presieduto dal Duca d'Aosta, facendo presente che il proposito mostrato dagli imprenditori inglesi sarebbe tornato a gran profitto per il risorgimento della vita economica di Messina e che quindi, considerato anche i generosi aiuti apprestati dal Governo e dai cittadini del Regno Unito, la loro richiesta di un'aria in concessione meritava di essere esaminata con particolare benevolenza.

A nome della commissione esecutiva del Comitato³⁶, il sindaco di Roma Ernesto Nathan aveva suggerito all'ambasciatore britannico di scrivere direttamente all'onorevole Ludovico Fulci affinché facesse del suo meglio per far accogliere questa richiesta; ma nonostante questo interessamento la domanda per la concessione di Piazza Vittoria presentata dalle case inglesi ancora ai primi di marzo non aveva ottenuto una risposta³⁷. Il giornale inglese «The Times» aveva intanto pubblicato il 27 febbraio 1909 una corrispondenza ricevuta dall'Italia, in cui si lamentava che non fosse noto l'ammontare dei fondi gestiti dal Comitato centrale di soccorso, né il modo come si stavano spendendo, suscitandone ovviamente l'immediata reazione, tanto che Ernesto Nathan aveva dovuto contattare subito il colonnello Delmé-Radcliffe, inviandogli una breve nota in cui comunicava la sua intenzione di rispondere con una lettera al direttore di quel giornale inglese, affermando di gradire la sua opinione a proposito³⁸.

³⁵ A richiederla a questo scopo pare fosse stato per primo l'ing. Saro Cutrufelli, che ai primi di febbraio 1909 presentò domanda di concessione al Regio Commissario del Comune, dichiarandosi persino pronto a versare una cauzione, e successivamente era pervenuta pure quella dell'ing. A. Lella; tuttavia, essendo prossima la ricostituzione dell'amministrazione comunale, il Regio Commissario ritenne opportuno demandare a questa la decisione. ASME, Gab. Pref. 1909-1939, b. 183, lettera dell'ing. S. Cutrufelli datata 15 marzo 1909.

³⁶ Presieduto da Sua Altezza reale il duca d'Aosta, il Comitato centrale di Soccorso aveva designato quali membri del suo esecutivo il sindaco di Roma Nathan, il gen. Pollio, il presidente della Croce Rossa Italiana sen. Rinaldo Taverna, il direttore generale della Banca d'Italia comm. Bonaldo Stringher, e il direttore generale della Amministrazione Civile del Ministero dell'Interno comm. Alberto Pironti.

³⁷ Vedi ACS, PCM 1911-1912, CCS, b. 78, cat. 15.5: *Casi segnalati dal sottocomitato e dall'Ambasciata inglese*, Delmé-Radcliffe a Nathan, lettera del 3 marzo 1909.

³⁸ Per riferimenti alla nota di Nathan vedi ivi; inoltre cfr. *The Relief of Sufferers from the Earthquake*. L'articolo era stato inviato il 23 febbraio 1909 dal corrispondente a Roma del «The Times».

L'*attaché* militare britannico, a conoscenza delle difficoltà incontrate dal vice console Heynes per ottenere la concessione di un'area per gli Inglesi, per pronta risposta gli scriveva assicurandolo che da parte britannica c'era la completa fiducia nell'attività del Comitato, ma nel contempo coglieva l'occasione per segnalargli una serie di problemi incontrati dal comitato britannico e al tempo stesso richiamare nuovamente la sua attenzione sulla mancata assegnazione a Messina dei terreni su cui erigere le case britanniche. Gli comunicava, infatti, che l'ambasciatore Rennell Rodd aveva ricevuto a proposito una risposta molto comprensiva da parte di Fulci, tuttavia le autorità locali non avevano fatto ancora alcuna proposta definitiva, quando invece era urgente prendere una decisione al più presto, poiché le case prefabbricate inglesi sarebbero quanto prima cominciate ad arrivare e mancavano le aree dove installarle³⁹.

Riguardo all'azione da prendere per controbattere le insinuazioni apparse su "The Times", però, gli sconsigliava di rispondere con una lettera al direttore del giornale inglese. Egli non riteneva opportuno, infatti, che il Comitato centrale di soccorso si facesse trascinare in polemiche giornalistiche; piuttosto, egli suggeriva di comunicare un rapporto sull'attività svolta al Sindaco di Londra, il quale avrebbe provveduto poi ad informare la stampa sul modo come il Comitato stava spendendo i fondi raccolti⁴⁰. Il fatto era che su 13.396.000 lire pervenute dall'estero al fondo per il soccorso dei terremotati aperto presso la Banca d'Italia, ben 3.227.000 lire erano state versate dal Regno Unito, una cifra veramente notevole se si pensa al valore d'acquisto della lira all'epoca⁴¹.

Ernesto Nathan aveva a quel punto segnalato il proposito degli imprenditori inglesi direttamente al Prefetto di Messina come «meritevole d'ogni maggiore incoraggiamento», poiché era evidente che sarebbe tornato a gran profitto per il risorgimento della vita economica di Messina⁴². Parafrasando quanto in precedenza aveva fatto presente l'ambasciatore, egli diceva nella sua lettera che le autorità competenti avrebbero dovuto esaminare la loro richiesta con particolare benevolenza, concedendo loro tutte le possibili facilitazioni, essendo per altro doveroso farlo «anche come prova di riconoscenza pei generosi aiuti apprestati dal Governo e dai cittadini del Regno Unito a sollievo della nostra sventura nazionale»⁴³.

³⁹ ACS, MI, DGAR, CCS, b. 2, Delmé-Radcliffe a Nathan, lettera del 9 marzo 1909.

⁴⁰ Ivi, Delmé-Radcliffe a Nathan, lettera dell'11 marzo 1909.

⁴¹ Complessivamente al 27 febbraio erano state donate oltre 21 milioni di lire italiane, per cui le donazioni pervenute dall'estero era poco meno di due terzi del totale. A proposito di questi dati vedi ACS, MI, DAGR, CCS, b. 2, f. 1 D-3: Verbali, seduta del 27 febbraio 1909.

⁴² Idem, Comitato Centrale di Soccorso pei danneggiati del terremoto della Calabria e Sicilia, lettera del 12 marzo 1909.

⁴³ Ivi.

Ciononostante, la richiesta delle case inglesi non poté essere soddisfatta. Con la fine dello stato d'assedio, l'amministrazione del Comune di Messina era passata in mano alla nuova Giunta presieduta dal pro sindaco Antonio Martino⁴⁴, la quale appena insediata aveva deliberato di assegnare la piazza all'ing. Vincenzo Vinci il quale, secondo quanto si diceva nella delibera, l'aveva richiesta in concessione il 20 febbraio per edificarvi un albergo di legno capace di 200 stanze, con annesso ristorante e salone per pubblici spettacoli⁴⁵.

Analizzando la documentazione ritrovata a proposito fra le carte del Gabinetto del Prefetto sorge il sospetto, però, che per questa concessione la procedura seguita fu poco ortodossa. All'avvocato Martino premeva a tal punto l'esattezza della data in cui la Giunta aveva deliberato a favore di Vinci che nel firmare la copia conforme dattiloscritta della delibera da inviare al Prefetto egli aveva corretto di suo pugno la data, anticipandola dal 9 al 2 marzo. Secondo il reclamo presentato dall'ing. Cutrufelli, anch'esso interessato alla concessione di Piazza Vittoria, nel prendere la decisione il Comune non aveva tenuto in conto le date di presentazione delle domande, che invece sarebbero dovute valere come criterio di precedenza. Per ultimo, avendo ricevuto le lamentele dell'ingegner Cutrufelli, e pure del consolato inglese, il Prefetto Trinchieri aveva dovuto informare il pro Sindaco che non poteva prendere atto della deliberazione inviatagli riguardo alla concessione di Piazza Vittoria, in quanto dalla copia del verbale non risultava essere stata presa con i poteri del Consiglio⁴⁶.

Non potendo far recedere il Comune dalla sua decisione, il Prefetto prese accordi con l'Ufficio speciale baraccamenti del Genio Civile per far destinare alle case inglesi delle aree nel piano Mosella o a Giostra, per altro già destinate ad alberghi. I negozianti britannici, però, non mostrarono di essere interessati all'offerta; anzi, alcuni di loro pensarono bene di rivolgersi direttamente all'autorità portuale, per ottenere in concessione terreni ricadenti nel Demanio marino, poiché avevano la necessità d'impiantare i propri stabilimenti in luoghi di facile accesso dal mare. In particolare, avanzarono istanza per la concessione d'aree nel pubblico giardino a mare, incontrando ovviamente le

⁴⁴ La nuova Giunta comunale presieduta dal pro Sindaco Martino era composta dagli assessori titolari Bette, Cesareo, Lella, Portovenere, Sammartino, e dagli assessori supplenti Ceraolo, De Natale e Picciotto, ed aveva come segretario generale l'avvocato G. Crisafulli. Vedi «Ordini e notizie» n. 16, 16 febbraio 1909.

⁴⁵ Vedi in ASME, Gab. Pref. 1909-1939, b. 183, copia conforme di delibera firmata dal pro sindaco Antonio Martino.

⁴⁶ Idem, Ing. S. Cutrufelli al Prefetto, lettera del 15 marzo 1909; inoltre, Prefetto di Messina, copia lettera del 18 marzo 1909.

resistenze del Municipio il quale, a prescindere dal fatto che dal 1 gennaio 1880 le teneva in concessione, fece notare che quel luogo alberato ed aperto in epoca più o meno prossima sarebbe stato «l'unico svago alla popolazione»⁴⁷.

La gestione dell'emergenza fatta dalle autorità locali italiane, dunque, finiva con limitare la partecipazione degli imprenditori inglesi alla rinascita economica di Messina, perché ottenere in concessione un'area su cui costruirsi una casa e riprendere la propria attività lavorativa era fra l'altro un requisito importante, anche se non ufficialmente dichiarato, per poter aspirare all'assegnazione dei sussidi previsti per i piccoli imprenditori ed artigiani, in quanto il Comitato centrale di soccorso propendeva ad essere più generoso con queste categorie a condizione che fossero già tornate a risiedere e ad operare nella città⁴⁸.

⁴⁷ Idem, il Prefetto al Comitato centrale di soccorso pei danneggiati del terremoto della Calabria e Sicilia, copia lettera del 7 aprile 1909. I terreni appartenevano al Demanio marino, che li aveva dati in concessione al Comune nel 1879. Vedi contratto di concessione del 7 maggio 1879, per la realizzazione di una pubblica passeggiata alberata fino alla Annunziata, in Capitaneria del Porto di Messina, Archivio Ufficio Demanio Marittimo, Registro concessioni n. 1/9 (1870-1912).

⁴⁸ Nella seduta dell'11 gennaio, infatti, i membri del Comitato centrale di soccorso avevano condiviso la visione di sua altezza reale il Duca d'Aosta, secondo cui i soccorsi principali avrebbero dovuto darsi solo a quelle persone che riattivando le industrie e i commerci diventavano fonte di lavoro proficuo per gli altri. ACS, MI, DGAC, CCS, b. 2, f. 1 D-3: Verbali, seduta del 11 gennaio 1909.

5. *L'interesse britannico nella ricostruzione di Messina*

Nelle isole britanniche la notizia che l'Inghilterra avrebbe fornito alloggi temporanei per i terremotati dello Stretto di Messina aveva subito suscitato l'interesse di alcune aziende, che nella speranza di essere prese in considerazione per una porzione dell'ordine si erano perfino messe in contatto con il Foreign Office, mentre altre avevano pensato bene di presentare direttamente sul mercato italiano i loro manufatti, affidandone la promozione a dei concessionari locali ed anche mettendo annunci pubblicitari sulla stampa locale¹.

Specializzata in macchinari e consulenze di costruzione, la ditta "Monocrete Limited" di Cheltenham si rivolgeva al sottosegretario di Stato agli Affari esteri britannico, proponendo per la ricostruzione di Messina e delle cittadine calabresi un proprio sistema di costruzione, adatto ad erigere «alloggi per ricchi e poveri, come pure caserme ed altri edifici pubblici»; mentre la ditta "The South Western Steam Joinery Company Limited" di Gosport si presentava al Foreign Office portando a garanzia della sua serietà il fatto d'essere appaltatrice dell'Ammiragliato britannico ed in grado di soddisfare ordinazioni in breve tempo anche all'estero, grazie alle facilitazioni di cui poteva usufruire per la spedizione dei suoi manufatti nei porti di Southampton e Londra².

L'immagine di un modello di casa mobile inglese dominava già ai primi d'aprile del 1909 la quarta pagina dedicata alla pubblicità della «Gazzetta di Messina e delle Calabrie». Acquistabili al prezzo base di 1.500 lire, queste abitazioni prefabbricate erano – come assicurava l'avviso pubblicitario – «sicure dal terremoto dall'incendio dai ladri», essendo interamente rivestite di lamiera di ferro ondulata e vulcanizzata, e con uno strato di materiale impermeabile al caldo ed al freddo fra questa e la struttura interna di legno; esse potevano essere ad una o due elevazioni, ed entro sei settimane dall'ordine erano consegnate a destinazione, montate ed installate dagli operai della stessa casa costruttrice inglese³.

¹ Va ricordato, però, che una ditta tedesca trovò un modo più efficace e indiretto di pubblicizzare il proprio modello di casa prefabbricata. A febbraio del 1909, infatti, il Comitato messinese di soccorso diffondeva sulla stampa locale l'annuncio che entro una quindicina di giorni sperava di aprire un segretariato legale gratuito in una baracca con intelaiatura di ferro offertagli dalla ditta "Hirsch, De la Sance & Kloss" di Lichtenberg (Berlino), rappresentata in Italia dagli ingegneri Franciosi e Pollitzer di Roma. Cfr. *Segretariato legale*, «Ordini e notizie», n. 15, 13 febbraio 1909.

² FO 368/304, lettere del 20 gennaio e 1 febbraio 1909.

³ «Gazzetta di Messina e delle Calabrie», 4 aprile 1909. L'azienda inglese aveva in Sicilia come concessionaria la ditta "The Invention" di Messina, la quale coglieva l'occasione dell'annuncio per far sapere che trattava pure macchine per calze e maglierie, macchine da scrivere, grammofoni e dischi; ed avvertendo la clientela del prossimo trasferimento della propria sede a Catania (Corso Vittorio Emanuele n. 60 b) suggeriva anche di affrettarsi con le ordinazioni, poiché

Quante di queste case furono effettivamente acquistate dai privati cittadini delle zone terremotate, però, non è noto anche se, secondo quanto pubblicato sulla stampa locale, ai primi di luglio di quello stesso anno la ditta “Robert Iles & C.” di Londra e con sede a Messina ne aveva già avuto ordinate diverse. Specializzata nella costruzione di case, scuole, ospedali, chiese, costruzioni corazzate e magazzini trasportabili, questa ditta annoverava tra i suoi clienti a Messina, nel centro della città, la ditta “F.lli Bonanno” e la fonderia di Diego Andò, mentre in periferia il comm. Sofio nel villaggio Tremestieri, ed il negoziante Sebastiano D’Urso in contrada Due Torri del villaggio Faro; inoltre aveva come clienti pure il barone Carlo Patané Mazzullo di S. Agata, l’avv. Giovanni Marchese di Palmi, e persino la società anonima “Riccardo Gualino” di Casale Monferrato, la quale non aveva mancato d’esser presente sui luoghi della catastrofe come fornitrice di legnami, cemento ed altri materiali di costruzione⁴.

In effetti, nella necessità di provvedere con urgenza ad un alloggio per i sopravvissuti alla catastrofe, il Comitato centrale di soccorso organizzato dal governo italiano aveva subito preso disposizioni a proposito, destinando 4 milioni di lire per acquistare 3.000 case prefabbricate, di cui ben 2.050 erano state commissionate alle ditte britanniche “H. W. Hawkins” (1.250) e “J. McManus & Co.” (800), mentre le rimanenti 950 furono fornite dalla ditta austriaca “Hofler”⁵. Assunte dal ministero dei Lavori Pubblici italiano per costruire alloggi temporanei nelle zone terremotate, le due ditte inglesi ebbero però riservato un tale trattamento che quando l’ambasciatore britannico Sir Rennell

quanto prima i prezzi sarebbero aumentati di circa un quarto per le spese di dogana. Era circolata la voce, infatti, che il termine della concessione governativa per l’esenzione del dazio doganale sui generi importati per la vendita nelle aree terremotate sarebbe scaduto fra circa due mesi.

⁴ «Gazzetta di Messina e delle Calabrie», 3 luglio 1909. La società anonima Riccardo Gualino aveva rilevato all’inizio del 1909 dalla ditta “Cianciafara ed Anzà” di Messina una fabbrica di calce, laterizi ed altro, la quale era stata edificata nel 1896 su un’area di oltre 4.000 mq ottenuta dal Demanio marino dello stato in concessione lungo l’arenile di Paradiso, e volendovi aggiungere un deposito di materiali ed un pontile da sbarco aveva a sua volta richiesto in concessione un tratto di arenile limitrofo. Negli anni successivi, però, questa impresa aveva avuto uno sviluppo assolutamente sproporzionato ai mezzi di cui disponeva – oltre ad acquistare delle foreste in Russia, Corsica e Romania, per sfruttare vaste aree boschive nei Carpazi essa promosse una combinazione di capitali svedesi ed inglesi da cui però fu marginalizzata – tanto che il 27 aprile 1911 essa dovette rinunciare alla concessione demaniale di Messina, che fu rilevata dall’imprenditore britannico Arthur Barrett. Per gli atti relativi vedi Capitaneria del Porto di Messina, Archivio Ufficio Demanio Marittimo, Registro Concessioni n. 1/9 (1870-1912), contratto del 9 marzo 1896 ed atti seguenti; inoltre F. CHIAPPARINO, *Note per una biografia imprenditoriale di Riccardo Gualino*, in *Storie di imprenditori*, a cura di D. Bigazzi, Il Mulino, Bologna 1996, pp. 362-363.

⁵ Di questi alloggi temporanei, 300 furono destinati ai comuni montani della provincia di Messina, 1.500 ai comuni montani della provincia di Reggio Calabria e 1.200 al circondario di Palmi. ACS, MI, DGAC, CCS, b. 2, verbale della seduta del 30 luglio 1909.

Rodd presentò a Londra il rapporto annuale per il 1909 non aveva potuto fare a meno di ricordarne le difficoltà incontrate, poiché la loro analoga esperienza negativa offriva una lezione utile per chi in futuro avrebbe avuto interesse a stringere rapporti d'affari con il governo italiano⁶.

Secondo il contratto firmato il 17 febbraio 1909 dalla ditta "H.W. Hawkins", essa aveva assunto l'impegno di fornire 1.250 cassette di legno, inviando a suo carico i materiali necessari per costruirle nel porto di Messina, dove i rappresentanti locali del ministero dei Lavori Pubblici italiano avrebbero dovuto provvedere al loro scaricamento e trasporto sui luoghi già da loro predisposti a riceverli; la ditta inglese sarebbe stata pagata per metà all'arrivo dei materiali e metà ad ispezione delle cassette completate, che essa avrebbe costruito utilizzando manodopera propria. Di fatto, all'arrivo dei materiali le autorità italiane non avevano fatto alcun tentativo di organizzare il loro scarico e trasporto in modo appropriato⁷, né avevano preparato le fondamenta su cui le cassette andavano costruite.

Trovatasi nell'impossibilità di completare l'esecuzione del lavoro appaltato nei tempi previsti e costretta ad affrontare maggiori spese per l'ancoraggio nel porto, i materiali persi da rimpiazzare, e la sistemazione dei luoghi dove le cassette andavano erette, la ditta "H.W. Hawkins" aveva dovuto fronteggiare pure il ministero dei Lavori Pubblici italiano, che non solo rifiutò di pagarla ma le impose pure multe per non aver rispettato i tempi concordati. Non avendo avuto nel mentre altra alternativa che dichiarare fallimento, la ditta inglese aveva allora preteso per i danni materiali e morali subiti il pagamento di una somma maggiore a quella prevista nel contratto, che le fu saldata a dicembre del 1909, solo dopo che l'ambasciatore britannico interessò del caso il ministro degli Esteri in persona.

Un caso analogo fu quello della ditta "J. MacManus & Co.", specializzata in costruzioni metalliche temporanee, che invece ancora nell'estate del 1910 non era stata interamente pagata dal governo italiano, tanto che a fine luglio fu pure presentata un'interpellanza parlamentare al Foreign Secretary Sir Edward Grey per chiedere una spiegazione circa il trattamento riservatole⁸. Dopo aver costruito diverse centinaia di cassette prefabbricate in Calabria (a Gallico) ed in Sicilia questa ditta aveva intrapreso pure la costruzione di

⁶ La lezione da apprendere era che con gli italiani bisognava fare contratti d'appalto precisi ed espliciti, e che le ditte britanniche con fondi limitati, non potendo far fronte a eventuali ritardi nella liquidazione, avrebbero fatto bene in futuro ad evitare affari con l'apparato statale italiano. FO 371/916, *Annual report on Italy for 1909*, Rodd n. 13 Confidential, 29 gennaio 1910.

⁷ Il legname lasciato a galleggiare nel porto oppure accatastato senza alcuna cura sul molo finì con l'essere in gran parte rovinato oppure rubato, mentre parte di quello che era stato possibile recuperare risultò danneggiato durante il trasporto.

⁸ Vedi in FO 371/917, lettera di W. Bull a Sir Grey, 29 luglio 1910; ed anche *Parliament Question*, copia dell'interpellanza del 28 luglio 1910.

alcune chiese a Messina e a Reggio⁹, ma non avendo più necessità della numerosa manovalanza assunta per far fronte all'iniziale contratto d'appalto nell'estate del 1909 essa aveva iniziato a licenziarne una parte. Ciò aveva creato un serio problema per le autorità consolari britanniche, poiché ancora ai primi d'agosto del 1909 una sessantina di suoi operai restavano in Calabria e diversi di quelli già licenziati avevano cominciato a rivolgersi ai consolati di varie città italiane per essere assistiti a rientrare in patria¹⁰.

L'interesse delle ditte inglesi alla ricostruzione dei centri colpiti dalla catastrofe tellurica non si limitava alla fornitura degli alloggi temporanei per i sopravvissuti, perché mentre alcune aziende erano interessate a rimettere in efficienza vari servizi e a riprendere al più presto la loro attività produttiva, altre vedevano le possibilità che si aprivano per chi avesse la capacità di progettare in grande ed assumersi la realizzazione delle opere necessarie per la ricostruzione di tutte le infrastrutture urbane, incluso il reperimento dei finanziamenti necessari.

La società britannica "Eastern Telegraph & Co.", ad esempio, poco tempo prima del terremoto aveva assunto l'appalto di una parte delle comunicazioni telegrafiche fra la Sicilia e l'Italia mediante cavi sottomarini tesi tra il Villaggio Faro di Messina ed il comune di Bagnara, ed avendo l'obbligo per contratto della loro manutenzione aveva subito iniziato le ricerche per riparare i danni e ristabilire il servizio. Dopo aver risistemato gli approdi, i suoi tecnici avevano fatto le verifiche necessarie per appurare quale dei cavi fosse danneggiato ed avevano scoperto che alcuni cavi erano già in grado di funzionare, mentre per riparare gli altri che avevano subito danni nel fondo del mare la ditta provvede a mandare sullo Stretto il vapore "Levant"¹¹.

Anche la "Continental Union Gas Company" di Londra, che all'inizio del Novecento figurava avere un capitale versato di un milione di lire italiane¹²,

⁹ Ciò emerge dalla domanda d'aiuto presentata il 27 gennaio 1910 da John McFarlane, un idraulico scozzese di 38 anni che aveva lavorato 3 mesi per la ditta "J. McManus & Co.", dopo aver appreso a fine ottobre che c'era lavoro a Messina attraverso l'Amalgamated Plumbers Society. Vedi FO 369/305, Rennell Rodd a Foreign Office, dispaccio del 2 febbraio 1910.

¹⁰ In alcuni casi gli operai erano forniti già di biglietti ferroviari pagati fino alla frontiera italiana, in altri casi invece dichiaravano di essere stati lasciati a loro stessi, perché avendo avuto offerto un buon salario nei loro contratti non era previsto niente per il rientro, perciò l'ambasciatore Rennell Rodd suggerì al Foreign Secretary di rimpatriarli a spese del consolato a cui si sarebbero rivolti, con l'impegno però che questo avrebbe avuto restituito la somma spesa non appena i lavoratori avrebbero avuto i mezzi per pagarla. Vedi FO 369/226, Rennell Rodd a Sir Grey, 10 agosto 1909.

¹¹ *I cavi sottomarini dello Stretto di Messina*, in «Ordini e notizie», n. 12, 7 febbraio 1909.

¹² Vedi suo inserto pubblicitario in *Annuario Guida Commerciale...*, cit., p. 184, da cui emerge pure la sua organizzazione ed attività di vendita sussidiaria. Oltre ad erogare Gas, infatti, la ditta vendeva apparecchi e motori a gas, cocke, catrame, solfato di ammoniaca, acque ammoniacali e calce usata.

sarebbe stata interessata a riprendere il servizio tenuto in appalto a Messina non appena l'amministrazione comunale le avesse saldato le 36.000 lire che le doveva, e che fino al momento del terremoto le aveva fatto credere di poter incassare quanto prima, essendo stato concesso al Municipio un prestito per coprire tutti i debiti che aveva pendenti. A metà febbraio del 1909, invece, le era stato comunicato che c'era una forte opposizione al pagamento della somma dovuta, ed in forma ufficiale l'era stato pure intimato di reinstallare a sue spese gli impianti e le tubature distrutte; cosa che, ovviamente, la ditta inglese non era disposta a fare, poiché nello stato in cui il terremoto aveva ridotto la città essa non riteneva che sussistessero le condizioni per giustificare da parte sua l'uscita del capitale necessario per ricostruire gli impianti danneggiati. Per altro, essa aveva investito già a fondo perduto 82.000 lire ed a causa del terremoto si trovava adesso dover fronteggiare una grossa perdita materiale ed anche un serio danno finanziario¹³.

Oltre ad aver avuto distrutti il costoso sistema per l'illuminazione cittadina e gli edifici che occupava in via Monte Vergine¹⁴, e pure in parte danneggiata la fabbrica per la produzione del gas nel Viale Principe Amedeo, la "Continental Union Gas Company" aveva perso il direttore ed un certo numero di dipendenti; per forza maggiore, poi, si era trovata a dover licenziare il personale rimasto in vita, cosa che le aveva comportato una spesa considerevole per provvedere alla loro buonuscita, poiché dei 31 impiegati e 200 operai suoi dipendenti solo un certo numero erano assicurati per la pensione¹⁵. Inoltre, essendo andati distrutti nel terremoto i libri dei contratti essa incontrava difficoltà a ricostruire l'esatto ammontare di quanto doveva ancora riscuotere da persone private, causa dei debiti rimasti in sospeso per gas ed impianti forniti.

Per tutti questi motivi il 24 febbraio 1909 la ditta affidò ad un avvocato il compito di rappresentarla presso l'amministrazione italiana e patrocinare i suoi interessi a Messina; ma poiché la trattativa sembrava non giungere ad alcun risultato, a novembre del 1910 il presidente della compagnia, H. Birchenough, pensò addirittura di recarsi a Roma con altri due direttori della compagnia, col. H. LeRoy-Lewis e A.F. Phillips, per parlare direttamente col presidente del Consiglio Luzzatti e far presente la disponibilità della compagnia a riprendere

¹³ FO 369/225, "The Continental Union Gas Company" a Foreign Office, lettera del 24 febbraio 1909.

¹⁴ Ai numeri 15, 19 e 21 di questa via la società del gas aveva un magazzino per la vendita d'apparecchi e motori a gas, gli uffici della direzione e la sede del suo corpo di guardia.

¹⁵ FO 368/304, Foreign Office al console C. Morgan (Roma), dispaccio del 16 febbraio 1909, da cui si apprende che Arthur F. Phillips, direttore della società inglese, desiderava consultare un avvocato italiano riguardo alle responsabilità della sua compagnia verso i dipendenti che aveva a Messina.

il servizio, nel caso in cui il debito della municipalità di Messina le fosse stato saldato e la convenzione prolungata sotto nuove condizioni¹⁶.

Apprendo la XXIII legislatura il sovrano Vittorio Emanuele III riaffermava nel suo discorso al Parlamento la necessità di far rinascere le città terremotate ad un avvenire degno del loro glorioso passato, soprattutto grazie allo sviluppo dei commerci e dei traffici, ma essendosi ormai chiusa la campagna elettorale ai più era divenuto evidente che ancora per molto tempo le condizioni di Messina avrebbero continuato ad essere piuttosto disagiate. In effetti, ancora nel mese di maggio migliaia di persone vivevano tra le rovine della città, dormendo fra i detriti, negli scantinati abitabili oppure accampate in tuguri temporanei che subito dopo il terremoto avevano rapidamente messo insieme con legni recuperati dagli edifici crollati, mentre alcune famiglie ancora occupavano i vagoni ferroviari in cui avevano trovato rifugio in quel fatale 28 dicembre.

Eppure, come alcuni cittadini britannici e americani ebbero a lamentare sulla stampa, con i fondi raccolti in Gran Bretagna e in altre nazioni migliaia di baracche erano state inviate e aspettavano solo gli occupanti, ma i funzionari governativi rifiutavano di assegnarle, a meno che gli interessati non depositavano prima la somma di 2 lire per l'affitto dell'area in cui sorgevano e firmavano pure un contratto con cui s'impegnavano a pagare mensilmente 4 centesimi alla municipalità, tanto che delle 800 baracche che componevano il villaggio americano neppure un quarto era stato ancora occupato; inoltre, al vice console britannico James Baylis Heynes non era stata concessa neppure un'area dove poter erigere le baracche fornite con i fondi raccolti dal sindaco di Londra¹⁷.

Nel frattempo, migliaia di tonnellate di legname che i funzionari addetti ai baraccamenti rifiutavano di distribuire continuavano ad ostruire le banchine ancora agibili del porto. Contratti d'appalto per liberare la strada principale nell'arco di quattro mesi erano stati assegnati a piccole ditte locali, ma nelle strade secondarie le rovine restavano esattamente nelle stesse condizioni in cui erano state nella mattinata successiva al terremoto. Non si era fatto alcuno sforzo per scavare i cadaveri o gli oggetti preziosi e le autorità locali continuavano a mostrare negligenza, non solo nell'alloggiare la gente ma anche nel provvedere a sfamarla¹⁸.

¹⁶ Vedi ivi la copia della lettera che la ditta inviò al console britannico a Roma, ed anche LeRoy-Lewis a Under Secretary of State (FO), lettera del 5 novembre 1910, da cui si apprende che solo A.F. Phillips era partito per Roma e desiderava essere assistito al suo arrivo in Italia dall'ambasciata britannica.

¹⁷ Vedi l'articolo *Muddle at Messina. Relief of Earthquake Victims at a Standstill*, in «Daily Express», 8 luglio 1909 ed anche le lagnanze sul contegno delle autorità di Messina espresse da John Eliot e dalla signorina Boardman in ACS, PCM 1910, CCS, fasc. 6, sott. fasc. 321.

¹⁸ Ivi.

Da parte delle autorità italiane si portava a giustificazione che la distribuzione gratuita di generi alimentari era stata sospesa a partire da maggio poiché chiunque avesse voluto lavorare aveva ormai la possibilità di trovare lavoro ed anche di guadagnare adeguatamente per poter sfamare sé stesso e la propria famiglia; e che molte migliaia di capifamiglia stavano già ricevendo dalla Banca d'Italia regolari sussidi d'avviamento al lavoro per un ammontare di oltre 1 milione e mezzo di lire, mentre altri sussidi erano stati concessi pure a vedove, nubili, studenti ed invalidi¹⁹.

Da quanto la direzione generale della Banca d'Italia comunicò il 12 aprile 1909 al Presidente del Comitato centrale di soccorso, però, si ricava che a quella data gli individui selezionati per ricevere il sussidio destinato ai piccoli imprenditori, professionisti ed artigiani a Messina erano solo 866, per l'ammontare complessivo di 159.765 lire sulle 298.000 destinate in tutto a quella Prefettura; tuttavia, essendo stato il termine per la presentazione delle domande prolungato al 15 giugno 1909, quel che restava ancora da assegnare di questa cifra avrebbe dovuto soddisfare sia le 19.700 domande ricevute dal Comitato a Roma che le 10.000 domande giunte direttamente al Prefetto, e che ovviamente andavano tutte esaminate²⁰.

Allo scopo di affrettare la rinascita economica delle zone terremotate ed al tempo stesso far convergere ad uno scopo di pratica utilità una parte dei fondi che il Comitato centrale di soccorso aveva disponibili, il duca d'Aosta che lo presiedeva aveva suggerito che andavano tenuti presenti di preferenza i piccoli esercenti, industriali, professionisti e proprietari, i quali avevano subito dal terremoto il massimo danno. La commissione esecutiva del Comitato aveva allora deciso che il modo più pratico per venire loro in soccorso era quello di dare ad ognuno un contributo nella misura utile a consentire loro di riprendere la propria precedente attività economica; ma per far ciò con criteri equi occorreva compilare innanzitutto una lista dei sussidianti, da selezionare in seguito a specifici accertamenti effettuati mediante delegati inviati sui luoghi del disastro ed includendo di preferenza i capifamiglia.

Allo studio della Commissione esecutiva del Comitato centrale di soccorso ci fu anche un'altra grave questione e di più vasta portata, che fu affrontata a più riprese, cioè quella degli aiuti da dare ai maggiori industriali per rimmetterli in grado di riattivare le loro industrie. All'interno della commissione, infatti, c'era la convinzione che mettendoli in condizione di riprendere la loro

¹⁹ Ciò è quanto riporta l'articolo *Lamenti inglesi su Messina. Accuse ingiustificate*, in «La Tribuna», 11 giugno 1909.

²⁰ Prefetto Buganza a Presidente CCS, nota del 22 ottobre 1909 in ACS, PCM, CCS, b. 78, cat. 15/ag.2: *Banca d'Italia. Norme per pagamenti dei sussidi*, ed anche cat. 15/ag.10: *Messina. Lagnanze e reclami per ritardo nei pagamenti dei sussidi*.

attività industriale, l'aiuto offerto loro avrebbe dato modo di occupare numerosi operai, risolvendo per questi ultimi, in modo definitivo, la questione dei mezzi di sussistenza; tuttavia, che tali aiuti dovessero darsi a fondo perduto era stato subito escluso, in considerazione dei criteri ai quali il Comitato aveva deciso di attenersi. I grandi imprenditori rientravano, infatti, in quella categoria che il duca d'Aosta definiva i ricchi e che, secondo lui, andavano «considerati alla stregua di chi è soggetto a grosso sacrificio, sacrificio del quale, tuttavia, ha modo di rifarsi direttamente col tempo, e per superare il quale si potrà trovare il modo di aiutarli»²¹.

I membri della commissione esecutiva erano stati concordi nel ritenere che tale aiuto non potesse essere formalmente dato «che sotto la forma di credito, sia pure a condizioni particolarmente favorevoli, per mezzo di un Istituto di credito industriale ed immobiliare da costituire sotto l'egida e col concorso della Banca d'Italia o dei Banchi di Napoli e di Sicilia, e che avrebbe funzionato con criteri esclusivamente bancari e commerciali, escludendo ogni forma d'Istituti di Stato, che nella prova fattane nel passato non avevano corrisposto alle aspettative».

Nella situazione attuale, però, era apparso subito impossibile che tale istituto potesse sorgere «per la spontanea iniziativa della privata speculazione, ove l'istituto stesso non avesse fin da principio un'adeguata garanzia contro i rischi di perdite ed investimenti infruttuosi», perciò alla fine era stato deciso che il Comitato centrale di soccorso avrebbe dato questa garanzia, accantonando sui fondi disponibili una certa somma da destinare come primo fondo di riserva per l'Istituto da istituire, e che avrebbe potuto coincidere con la destinazione dei fondi da accantonare per gli invalidi al lavoro, per gli orfani, etc., poiché dovendo essere spesi a rate nel decorso di più anni essi andavano comunque investiti²².

La procedura che il Comitato aveva deciso di seguire, essendo piuttosto complicata, inevitabilmente aveva portato ad un ritardo nella selezione degli imprenditori da aiutare, suscitando lagnanze e reclami per il tardato pagamento dei sussidi e sospetti sul modo in cui s'intendevano utilizzare i fondi che da tutto il mondo erano stati inviati per soccorrere i terremotati; mentre l'attuazione delle indagini preliminari alla stesura della lista dei prescelti, essendo stata avviata alla vigilia delle elezioni politiche di marzo, aveva innescato un incredibile meccanismo burocratico e clientelare che avrebbe comportato il rimborso per missioni compiute in località disagiate ad una miriade di funzionari – tutti del grado di consiglieri di Prefettura o di sottoprefetto –

²¹ Vedi in ACS, MI, DGAC, CCS, b. 2, fasc. 1D-3: Verbali, seduta del 11 gennaio 1909 cit.

²² Ivi, Nathan a Duca d'Aosta, lettera del 1 febbraio 1909.

che il ministro dell'Interno e presidente del Consiglio uscente Giovanni Giolitti aveva messo subito a disposizione del Comitato²³.

I criteri di massima per l'assegnazione dei sussidi d'avviamento e sistemazione stabilivano come condizione preliminare il ritorno dei richiedenti alla loro primitiva residenza, ma un piccolo imprenditore che aveva avuto casa e bottega distrutte come faceva a tornare a vivere con la propria famiglia a Messina se non gli si dava prima un'area in concessione dove ricostruirle? Non solo i sussidi erano concessi dopo il ritorno in residenza, ma la loro distribuzione spettava poi alle autorità governative del luogo, le quali erano autorizzate a concederli a loro discrezione in denaro o in natura (masserizie, strumenti di lavoro etc.), a seconda che «li una o li altra forma possa meglio riuscire allo scopo di avviamento dell'individuo o del gruppo familiare»²⁴. A questo punto possono solo essere immaginate le difficoltà che dovettero incontrare coloro che non erano graditi al blocco di potere che aveva preso in mano il controllo dell'amministrazione di Messina ed aspirava a reggere pure le fila della sua ricostruzione²⁵.

Considerata la notevole presenza inglese a Messina prima del terremoto, e la rilevanza che le ditte britanniche avevano avuto sulla sua piazza commerciale, potrebbe ritenersi che le domande di sussidio da parte della colonia britannica sopravvissuta alla catastrofe fossero state diverse. In effetti, nella documentazione riguardante il fondo destinato a questo scopo dal Comitato centrale di soccorso si trovano pochissimi riferimenti alle richieste di sussidio da parte degli imprenditori britannici che avevano interessi a Messina. Oltre al caso degli Oates, di cui si è fatto cenno parlando dei danni subiti nel terremoto dai membri della colonia inglese di Messina, sembrerebbe che il Comitato avesse esaminato solamente altri due casi, quelli dell'albergatore Giovanni Asciak e dell'impresa "John Heathcoat & Co.", ma è più probabile che non tutte le pratiche siano state archiviate e depositate nella categoria giusta. D'altra parte, è noto che alcuni sussidi furono assegnati direttamente dal Mansion House's

²³ Per le decisioni prese dalla commissione vedi ACS, MI, DGAC, CCS, b. 2, Natham a Duca d'Aosta, lettere del 23 gennaio e 1 febbraio 1909.

²⁴ Il termine ultimo per presentare le domande di sussidio fu comunicato il 15 giugno 1909 a tutti i prefetti delle province in cui vi erano profughi, e pubblicizzato anche dai sindaci dei comuni interessati; mentre l'avvenuto esaurimento dei fondi a disposizione del Comitato fu partecipata ai Prefetti il 9 novembre 1909. Per la citazione vedi ACS, PCM 1911-1912, CCS, b. 78, cat. 15/ag. 4, ed anche cat. 15/ag. 5, copia telegramma del 15 giugno 1909.

²⁵ Vedi a proposito A. CICALA, *Partiti e movimenti politici...*, cit., in particolare i primi due capitoli del volume; ed anche i saggi già citati di G. BARONE, *Sull'uso capitalistico del terremoto: blocco urbano e ricostruzione edilizia a Messina durante il fascismo* e A. CHECCO, *Messina dal terremoto al fascismo. La ricostruzione senza sviluppo*, in «Storia urbana», nn. 19 (1982) e 46 (1989).

Relief Fund, come per esempio quello di 500 sterline che permise al negoziante Arthur Barrett di riprendere la propria attività e tornare in prosperità²⁶.

L'albergatore d'origine maltese Giovanni Asciak, che con i soci Giovanni Campolo e Francesco Bitto aveva tenuto la gestione del rinomato Hotel Trinacria, era stato selezionato per ricevere un sussidio dal Comitato centrale di soccorso. Col solo socio sopravvissuto al terremoto, infatti, egli aveva presentato domanda nei termini, dichiarando di calcolare le perdite subite intorno alle 300.000 lire. Nella speranza di ottenere una somma adeguata per poter ripristinare il loro albergo, i due albergatori si erano fatti raccomandare al Comitato dalla direzione del «Giornale d'Italia». Avendo accertato che nella gestione dell'albergo i tre soci avevano guadagnato molto e speso pure altrettanto, accumulando scoperture tali che difficilmente avrebbero potuto saldare, gli ispettori che effettuarono i controlli avevano consigliato di dare agli applicanti solo un sussidio cumulativo di 5.000 lire condizionato all'impianto di una baracca uso albergo, ed il Comitato aveva concesso ad ognuno 1.600 lire²⁷.

Molto più indicativo delle pressioni politiche che guidarono la scelta del Comitato circa i settori imprenditoriali e le ditte da soccorrere, però, è il modo come furono applicati i criteri di selezione nel caso delle domande presentate dagli industriali della seta, un settore ancora molto importante nell'economia dello Stretto e che sarebbe riuscito a sopravvivere, nonostante varie crisi, fino all'immediato secondo dopoguerra. La campagna serica aveva di solito inizio a fine giugno, perciò era stata considerata una necessità urgente fare in modo che le filande fossero pronte a funzionare prima di quella data. La commissione esecutiva del Comitato aveva quindi avviato subito la procedura per l'assegnazione delle sovvenzioni in questo settore.

Verso la fine di gennaio del 1909 il ministro dell'Agricoltura Industria e Commercio Francesco Cocco-Ortu aveva richiamato l'attenzione del Comitato centrale di soccorso sulle condizioni delle filande presenti nei comuni colpiti dal terremoto, in quanto egli riteneva che se i proprietari fossero riusciti a riattivarle sarebbe sorta nei paesi devastati dal terremoto una domanda di manodopera capace d'impiegare parte dei superstiti, i quali altrimenti non sarebbero stati in grado di bastare a sé stessi. In particolare, egli aveva scritto ad Ernesto Nathan per invitarlo a pensare ai mezzi più acconci per la pronta

²⁶ Cfr. FO 369/2205, *Inspection of Messina Vice Consulate*, Inspector General Dunlop al Foreign Office, 20 febbraio 1931.

²⁷ Per i riferimenti alla loro domanda e assegnazione di sussidio cfr. *Elenco delle domande per le quali si propone di accordare sussidi*, ed anche *Lista dei sussidi concessi numero d'ordine 1610*, in ACS, MI, DGAC, CCS, b. 473, fasc. 55, s.f. 34.1: *Messina e Reggio C. Mutui e sussidi a commercianti e industriali*.

ricostituzione ed attivazione delle filande nell'area dello Stretto, comunicandogli pure che l'Associazione dell'industria e del commercio delle sete in Italia aveva deciso di accordare, tramite il Comitato milanese di soccorso, un sussidio di 100 lire per ogni bacinella che sarebbe stata attivata a Villa S. Giovanni, Cannitello e dintorni²⁸.

In queste aree terremotate solo pochi mesi prima diciotto industriali filandieri serici avevano dato vita ad un Consorzio per l'acquisto dei bozzoli, il cui presidente aveva presentato subito domanda per ottenere una sovvenzione dal Comitato centrale di soccorso, facendo presente che il Consorzio aveva già ottenuto dal Comitato milanese una sovvenzione a fondo perduto per la riattivazione dei loro impianti a condizione che esso avesse concesso loro altro aiuto, poiché per riattivare una bacinella occorreva almeno un capitale di circa 400 lire, fra paghe agli operai ed acquisto dei bozzoli. Nell'inoltrare la richiesta essi avevano pure inviato un memorandum in cui si diceva che l'industria calabrese della trattura delle sete, rinomate sui mercati di Lione, Milano e New York sotto la denominazione "Greggie Messina" (sic!), al momento del disastro era esercitata da 18 filande che possedevano, tra grandi e piccole, oltre 1200 bacinelle attive ed occupavano circa 2500 operai in tempi normali e circa 4000 all'epoca del raccolto dei bozzoli, producendo annualmente circa 180 mila kg di seta greggia per un valore complessivo di 9 milioni di lire²⁹.

La commissione esecutiva del Comitato non aveva avuto alcun dubbio sull'opportunità di prendere in considerazione la loro richiesta di credito ed aveva subito deciso che in linea di massima si poteva provvedere in loro favore³⁰. Per soccorrere l'industria della seta di quei comuni calabresi, del resto, si erano mobilitate anche le associazioni seriche di Milano e di Lione, che in aggiunta del legname e degli attrezzi subito inviati – il cui valore si aggirava intorno alle 30 mila lire – avevano anche destinato ingenti somme affinché fossero costruiti quindici capannoni per uso abitazione dei lavoratori delle filande³¹. Nella seduta del 27 febbraio 1909 il Comitato deliberava perciò di concedere un prestito di 350.000 a favore del Consorzio dei filandieri calabresi,

²⁸ ACS, MI, DGAC, CCS, b. 473, fasc. 55, s.f. 34.4: *Filandieri di Messina e Reggio C. Mutui e sussidi*, Cocco-Ortu a Nathan, lettere del 27 e 31 gennaio 1909.

²⁹ Il Consorzio dei filandieri era stato costituito il 13 agosto 1908, con un atto che ne limitava la durata alla sola fase d'acquisto del bozzolo e non alle altre fasi successive del ciclo produttivo e di mercato, e che prevedeva la possibilità del suo rinnovo di campagna in campagna. Ivi, *Memorandum del Consorzio dei filandieri serici di Villa San Giovanni e Cannitello*, Roma 26 gennaio 1909.

³⁰ ACS, MI, DGAC, CCS, b. 2, Cat. 1.E.2: *Azione della Commissione esecutiva riguardo ad alcune questioni di massima...*, cit.

³¹ Ivi, Cocco-Ortu a Nathan, lettera del 3 marzo 1909.

i quali nell'apprendere che sarebbero stati responsabili *in solidum* del rimborso avevano immediatamente cominciato a defilarsi³².

Ciononostante, quando tutte le domande presentate dei produttori di seta presenti nell'area dello Stretto furono esaminate, la linea seguita all'interno del Comitato era stata quella di favorire soprattutto i proprietari delle filande di Villa S. Giovanni e Cannitello, che oltre ad essere consorziati e più numerosi rispetto a quelli di Messina avevano pure fatto presente che l'arresto dell'attività nelle loro filande avrebbe gettato nella miseria i comuni limitrofi di Scilla, Catona, Gallico, Campo, Caslì ed altri minori, da cui le loro maestranze provenivano. Scarsa attenzione fu invece prestata alle richieste di sussidio e sovvenzione presentate dai filandieri serici messinesi, anche se fra tutte le filande che erano state attive prima del terremoto predominava decisamente come numero di manodopera occupata, efficienza degli impianti, numero di bacinelle attive e quantità di seta prodotta quella di Gazzi, un villaggio alla periferia di Messina, che da oltre quaranta anni la ditta "John Heathcoat & C." di Londra aveva in gestione³³.

Venuti in Italia ad accertare cosa fare per rimettere in condizione di lavorare le filande e i depositi che avevano a Messina e in Calabria, i dirigenti dell'impresa inglese avevano appreso che per le grandi industrie intenzionate a ricostruire i loro stabilimenti nelle zone terremotate il Comitato centrale di soccorso aveva disposto un fondo per il credito agevolato. La direzione della "J. Heathcoat & C." aveva allora scritto direttamente al direttore della Banca d'Italia, per chiedere cosa il Comitato era disposto a fare per aiutare i proprietari della filanda di Gazzi, non avendo questi i mezzi necessari per ricostruirla, e per far presente d'essere interessata a continuare il proprio esercizio in quello stabilimento, qualora esso fosse messo in condizione di riprendere l'attività entro la fine di maggio³⁴. A tal fine essa era disposta anche ad investire come

³² La sovvenzione era concessa a mite interesse, con garanzia ipotecaria sui fabbricati, macchinari e accessori delle singole filande, ed era rimborsabile gradualmente nel periodo di dieci anni, con rate annuali a partire dal gennaio del prossimo anno. Per la delibera del Comitato vedi ACS, MI, DGAC, CCS, b. 473, s.f. 34.4: *Filandieri di Messina e Reggio C. Mutui e sussidi*, copia di delibera. Sulla vicenda cfr. R. BATTAGLIA, *Le filande del reggino tra terremoto e ricostruzione*, in «Archivio storico per la Calabria e la Lucania», a. LV (1988), pp. 145-160.

³³ Vedi ACS, MI, DAGR, CCS, b. 2, fasc. 1 D-3: Verbali, seduta del 13 maggio 1909. Una descrizione accurata della filanda di Gazzi di proprietà della famiglia Guerrera si trova in ANME, notaio Pace Orioles, atto n. 4391, contratto di locazione del 10 agosto 1899. All'epoca essa aveva 650 mangani alimentati da una macchina a vapore e 130 bacinelle. Le altre filande erano le due site a Roccalumera di Carmelo Papandrea (32 bacinelle) e di Letterio Papandrea (20), quelle di Rosario Garufi a Santa Teresa di Riva (48 bacinelle) e di Gregorio Calogero a Fiumedinisi (20 bacinelle).

³⁴ Di solito al 1 giugno la ditta usava immagazzinare i nuovi bozzoli, per cui aveva bisogno di avere i locali per la bachicoltura ricostruiti prima di quella data.

concorso nelle spese da sostenere la somma di 100/ 120 mila lire, sia a fondo perduto che sotto forma di apporto capitale, ma in caso diverso essa avrebbe trasferito la propria industria in Francia³⁵.

In base ai documenti consultati questa sua richiesta non appare essere stata considerata con altrettanta premura ed interesse da parte del Comitato centrale di soccorso, il quale solo nella seduta che tenne il 13 maggio decise di escludere la ditta "John Heathcoat & C." dalle sovvenzioni deliberate a favore dei filandieri delle zone terremotate³⁶, nonostante la sua commissione esecutiva avesse raccolto sulla ditta inglese ottime informazioni; tuttavia, in considerazione delle cospicue oblazioni pervenute dall'Inghilterra a favore dei danneggiati ed anche delle garanzie che la ditta offriva, esso deliberava di consentire a concederle un mutuo contro garanzia ipotecaria di primo grado sull'intera filanda ed accessori, compresi i fabbricati da costruirsi, nonché sui fondi rustici annessi ad essa³⁷. Il mutuo ipotecario sarebbe stato di valore doppio della somma mutuata, e da rimborsare in non più di dieci rate annue regolari con l'interesse scalare del 2%; come condizione per ottenerlo, la ditta aveva da eseguire entro un certo termine i lavori progettati, mentre il fitto della filanda sarebbe stato delegato in favore del Comitato o di chi esso avrebbe designato per una durata tale da coprire la somma mutuata.

Di fronte ai gravi danni subiti dai fabbricati della filanda di Gazzi, la casa inglese intendeva ricostruirli secondo un suo piano concordato con i proprietari dell'immobile, ma l'offerta di mutuo fattale poneva condizioni che a questi erano dovuto sembrare inaccettabili ed essa aveva allora presentato al Comitato una controproposta. Ciò si ricava dal fatto che il ministro dell'Agricoltura Industria e Commercio interpellato a proposito dal Comitato gli rispose di non ritenere potersi concedere mutuo alle condizioni da lei suggerite, perché la legge del 12 gennaio 1909 n. 12 determinava chiaramente i limiti entro i quali si doveva contenere l'intervento dello Stato a favore dei paesi danneggiati e l'amministrazione non avrebbe potuto assumere oneri che non

³⁵ Vedi ivi le lettere inviate il 22 febbraio 1909 da Bonaldo Stringer, direttore generale della Banca d'Italia, al presidente dell'Associazione dell'industria e del commercio delle sete in Italia e al ministro dell'Agricoltura Industria e Commercio.

³⁶ Allo scopo di garantire alla Banca d'Italia, al Banco di Napoli e al Banco di Sicilia i mezzi da distribuire come sovvenzioni, o operazioni di sconto all'interesse del 2% destinò 75.000 mila lire e altre 30.000 lire le assegnò per costituire un fondo totale di 100.000 lire da destinare ai filatori di seta, in cui confluivano per raggiungere quella cifra anche le somme offerte dall'Associazione dell'industria e del Commercio delle sete in Italia (50.000 lire) e da una ditta di Strasburgo (20.000 lire). Vedi ivi il verbale della seduta citata.

³⁷ L'area della filanda di Gazzi comprendeva pure un terreno circostante coltivato a gelseto, adiacente al quale si trovava una casa ed anche una fabbrica di agrocotto, che però era esclusa dalla locazione.

fossero previsti né autorizzati da questo provvedimento. Il Comitato aveva dovuto interpellare per un parere anche l'Associazione delle industrie e del commercio della seta in Italia, la quale si era espressa in senso negativo, facendo pure presente di aver limitato la propria azione alla ricostruzione delle filande calabresi³⁸. Per la filanda di Gazzi la ditta ebbe concesso alla fine solo un sussidio di 2.000 lire, che le fu erogato il 20 dicembre 1909³⁹, mentre dal 29 ottobre a quella data ai filandieri serici calabresi erano state elargite somme molto maggiori e a condizioni di favore⁴⁰.

Il favoritismo nei confronti del consorzio serico calabrese non aveva evidenti motivazioni di utilità economica, poiché in base ai dati segnalati nel suo memorandum le 18 filande consorziate producevano prima del terremoto 180.000 kg di seta greggia (una media quindi di 10.000 kg per filanda), mentre secondo i dati accertati dal Comitato nella sola filanda di Gazzi la ditta inglese ne produceva annualmente tra 15.000 e 18.000 chilogrammi. Le condizioni imposte alla ditta "J. Heathcoat & C.", d'altra parte, non potevano neppure essere giustificate col fatto che la filanda di Gazzi non le apparteneva, oppure col motivo che un consistente contributo accordato ai veri proprietari per ripristinarla avrebbe finito col favorire l'attività di un setificio straniero, poiché proprio la filanda della ditta "Adriano Erba", la più importante di quelle consorziate, ebbe assegnato un prestito agevolato di 11.000 lire sebbene ormai da tempo fosse in affitto al setificio "Gross & C." di Lione, il quale per altro pagava anche un lauto stipendio al proprietario per essersene assunto la direzione⁴¹.

Ciò fa nascere il sospetto che in quel periodo gli italiani cercavano in tutti i modi di scoraggiare l'interesse mostrato dalla ditta inglese a riprendere al più presto la propria attività sulla piazza di Messina, non avendo molto piacere a favorire la concorrenza che l'industria britannica faceva sul mercato

³⁸ ACS, MI, DGAC, CCS, b. 473, relazione non datata sui risultati dell'indagine fatta sulla ditta "John Heathcoat & C."

³⁹ Ivi.

⁴⁰ A Villa S. Giovanni, infatti, le ditte "Florio & Marra", "Adriano Erba" e "F.lli Cogliandolo & C." ebbero ognuna una sovvenzione di 11.000 lire, ma altre somme furono assegnate pure alle ditte "Salvatore Aricò" (7.500 lire), "Giovanni Caminiti e figli" (6.000 lire), "Rocco Lo Faro fu Giovanni" (5.000 lire), "Giovanni Rejtano" (4.000 lire), "Domenico Lo Faro e figlio" (3.500 lire), "Giuseppe Siclari" (3.500 lire), oltre ai sussidi straordinari concessi a Domenico Lo Faro fu Rocco (3.000 lire) e agli eredi dei fratelli Zagarella (3.000 lire alla vedova Teresina Zagarella e 1.500 lire a Attilio Zagarella); mentre a Cannitello ottenevano sovvenzioni le ditte "Francesco Lamonica e figli" (7.000 lire), "Rocco Messina e figlio" (3.000 lire), e "Luigi Santoro" (1.600 lire) ed un sussidio straordinario andava pure a Francesco Sottilaro fu Antonio (1.000 lire), sebbene questo non risulti avere a quel tempo alcuna filanda. R. BATTAGLIA, *Le filande del reggino...*, cit., p. 160.

⁴¹ Ivi, p. 147.

della seta⁴². Del resto durante il 1909 non mancarono casi di ditte britanniche interessate ad altri settori produttivi che ebbero motivo di lagnarsi per il trattamento ricevuto dalle autorità italiane, ormai tendenti a favorire le ditte nazionali operanti negli stessi settori, ed anche negli anni successivi per questa ragione le relazioni commerciali anglo-italiane attraversarono momenti di tensione, che misero a prova l'abilità diplomatica dell'ambasciatore Rennell Rodd e del suo staff⁴³.

Lunghe trattative dovettero anche esserci per accelerare la ricostruzione di Messina in base ad una proposta presentata al governo italiano dall'ing. Sinclair Pooley, in rappresentanza di una grande impresa edile costituita da capitali isolani ed inglesi, "The Anglo-Sicilian Construction Company Ltd" di Londra, che avrebbe fatto scoppiare nel 1910 lo scandalo delle tangenti negli appalti assegnati dall'ufficio tecnico del Comune di Messina⁴⁴. Tale società tornava alla carica nel novembre 1911 proponendo un suo progetto per ricostruire la città di Messina nel giro di cinque anni, utilizzando le più moderne tecniche edilizie, mentre andava montando l'onda delle voci sulla stampa circa lo sperpero dei fondi pubblici in questo settore. Questo progetto – che pare godesse l'appoggio dell'on. Ludovico Fulci – era stato accolto con favore dal Regio Commissario al Comune di Messina, ma poi non aveva avuto seguito, lasciandosi dietro una lunga e complicata polemica che avrebbe avuto pure eco sulla stampa⁴⁵.

⁴² D'altronde, i timori di un possibile scandalo furono subito espressi dall'Associazione serica di Milano allo stesso Adriano Erba, presidente del Consorzio dei filandieri calabresi, in una lettera in cui si diceva che con grande sorpresa avevano appreso dal delegato inviato in Calabria dal Comitato di soccorso milanese che il legname inviato da Marsiglia era stato distribuito per nove decimi tra i filandieri, ma questi l'avevano adoperato per costruire ricoveri alla merce, alle loro famiglie e ad uso industriale, mentre come era stato chiaramente fatto presente dalla Union des Marchands de Soie di Lione avrebbe dovuto servire per assicurare innanzitutto un alloggio alla manodopera. ACS, MI, DGAC, CCS, b. 473, Associazione dell'industria e del commercio delle sete di Milano a Adriano Erba, lettera del 6 marzo 1909.

⁴³ In genere si trattava d'impresе specializzate nella costruzione di macchinari e parti elettriche e meccaniche per le ferrovie, nella progettazione ed esecuzione di strade ferrate, nelle costruzioni navali, meccaniche, di motori a vapore e di apparecchiature per ripulire i fondali marini. Vedi le numerose lettere riguardanti le difficoltà incontrate con la dogana italiana dagli esportatori britannici di macchinari per l'industria tessile ed il mancato inserimento di alcune ditte inglesi dalle liste degli appalti dei ministeri dei Lavori Pubblici italiano e della Marina Italiana, a cui negli anni 1910 e 1911 si vennero ad aggiungere poi anche le lamentele delle società di navigazione britanniche per i provvedimenti presi dal governo italiano al fine di favorire la marina mercantile nazionale, in FO 368/304 per il 1909, FO 368/428 per il 1910 e per il 1911.

⁴⁴ *Il perché dello intervento del Vice Console inglese*, in «Riscatto», 30 settembre 1910, come cit. da R. WÖRSDÖRFER, *Movimento operaio...*, cit., p. 159, n. 14.

⁴⁵ Sulla vicenda vedi riferimenti in G. LA CORTE CAILLER, *Il mio diario 1907-1918*, a cura di G. Molonia, vol. III, Edizioni GBM, Messina 2002, pp. 1095-1096 e 1099.

L'organo della locale sezione del partito socialista «Il Riscatto», ad esempio, dando spazio a delle insinuazioni circa i retroscena che avevano portato a fare arenare tale proposta, avrebbe soprattutto messo a nudo il modo clientelare e scorretto con cui 'il cooperativismo' stava sviluppandosi a Messina per accaparrarsi gli appalti pubblici⁴⁶. In particolare, si disse all'epoca che il vantaggioso progetto era arenato per le inframmettenze di taluni personaggi ragguardevoli della città, e le maggiori accuse caddero sull'allora presidente della locale Camera di Commercio cav. Francesco Saccà, il quale sporse perfino querela contro Sinclair Pooley, ma il processo andò in fumo perché l'ingegnere inglese presentò le sue scuse ed il Saccà ritirò la querela⁴⁷.

La ricostruzione di Messina stava dunque divenendo un grande affare per il capitalismo europeo, e scorrendo lo scambio di corrispondenza intercorsa tra il Foreign Office e il portavoce delle due grosse imprese britanniche che avrebbero dato vita a questa società se ne ha evidente conferma⁴⁸. Il 18 maggio 1910 l'appaltatore H.W. Hawkins, che già in precedenza era stato assistito dal Foreign Office in relazione con la costruzione degli alloggi temporanei per i terremotati, aveva chiesto di essere ricevuto a Whitehall per parlare di un affare che stava a cuore alle ditte appaltatrici "Mellowes Co." di Londra e "J. & W. Stewart" di Belfast, al momento impegnate a negoziare dei contratti con il governo italiano⁴⁹. Esponendo come stavano i fatti, Hawkins aggiungeva pure che la Germania stava facendo forti pressioni per acquisire interessi nella ricostruzione dei centri distrutti dal cataclisma, per cui il successo negli attuali negoziati intrapresi dalle due ditte inglesi avrebbe di molto aiutato il prestigio britannico in Italia⁵⁰.

Attraverso la mediazione di Sinclair Pooley, un ingegnere britannico residente a Roma, sembra che certe proposte per la disposizione di un prestito superiore alla somma di 20.000.000 di sterline siano state presentate al governo italiano, tanto che a giugno del 1910 gli italiani stavano prendendo seriamente in considerazione l'offerta definitiva che era stata loro fatta. La negoziazione del prestito era stata intrapresa dalla "G.T. Symons and Company" di Londra,

⁴⁶ *Lo scandalo cooperativistico*, in «Riscatto», 2 marzo 1912.

⁴⁷ Per la conclusione della vicenda vedi *Il processo Saccà Pooley in fumo*, in «L'Ora», Palermo 16 gennaio 1912, come riportato in G. LA CORTE CAILLER, *Il mio diario...*, cit., p. 1128.

⁴⁸ Vedi documentazione relativa in FO 368/425, 'memorandum of inquiry' pre stampato del 18 maggio 1910; ed anche Hawkins all'Under Secretary of State (FO), lettera del 8 giugno 1910.

⁴⁹ In particolare, esse avevano bisogno di far sapere all'ambasciata britannica a Roma che il loro agente era autorizzato «a fare contratti in loro nome, a condizione che piani e prezzi fossero prima concordati dalle parti contraenti», come riferito in ivi, Foreign Office a British Embassy (Rome), telegramma cifrato del 19 maggio 1910.

⁵⁰ Vedi sua lettera del 8 giugno 1910 cit.

una ditta di armatori e negozianti molto ricca ed influente, che aveva stretto accordi con un grosso gruppo bancario per negoziare il prestito ad interesse. Questa ditta in passato aveva avuto importanti rapporti d'affari pure con il governo inglese e doveva di sicuro essere già nota al Foreign Office, dato che contava tra i suoi soci Humphrey Charles Walrond, un ex membro del servizio diplomatico e cugino primo di Earl Grey, l'attuale Governatore del Canada⁵¹.

Le ditte "J. & W. Stewart" e "Mellowes & Co." erano invece delle grandi imprese appaltatrici, specializzate la prima nelle costruzioni in cemento armato e la seconda nella messa in opera dei vetri e nella realizzazione di impianti sanitari e fognanti, che godevano di una reputazione rispettabile e svolgevano attività imprenditoriali su larga scala. Costituita nel 1874, la ditta irlandese "J. & W. Stewart" era stata registrata come società nel 1885 ed era ritenuta la più importante e solida impresa del genere nel Regno Unito⁵², che inclusa in tutte le liste d'appalto governative aveva in particolare ottenuto negli ultimi sei anni contratti per edifici, miglioramenti sanitari e annessi, per l'estensione di un imbarcadero ed altro. La ditta "Mellowes & Co.", attiva ormai da oltre quaranta anni, produceva su suo brevetto speciali chiusure a vetri e come ditta appaltatrice essa figurava sulle liste dei dipartimenti governativi e delle principali reti ferroviari della Gran Bretagna, e di recente si era aggiudicato un contratto di appalto triennale per Woolwich⁵³.

Nel corso delle trattative con il governo italiano, l'ingegner Sinclair Pooley aveva avuto poi necessità di documentare le possibilità finanziarie di queste due ditte, perciò a settembre del 1910 era tornato a contattare l'ambasciata britannica per farsi rilasciare un'attestazione a proposito. Poiché un tale documento sarebbe stato utilizzato come una garanzia, che difficilmente poteva essere rilasciata senza aver ricevuto prima il parere del Board of Trade britannico, l'ambasciatore richiedeva istruzioni a Londra. Il Foreign Office riceveva risposta da questo ministero con una lettera troppo lunga da inviare in un dispaccio codificato a Roma, e che tutto sommato confermava quanto per altro già era noto, cioè che l'ambasciatore non poteva rilasciare una tale certificazione ma solo comunicare in via informale le informazioni ottenute⁵⁴.

In vista dell'impegno che avrebbero dovuto assumere se il progetto per la ricostruzione di Messina fosse andato in porto, le due ditte avevano nel frattempo costituito per amalgama "The Anglo-Sicilian Construction Company Ltd",

⁵¹ Ivi, FO minute del 25 settembre 1910.

⁵² La sua solidità economica era garantita da tre importanti banche britanniche, "The Union of London & Smiths", "The Belfast Banking Company" e "The Ulster Banking Company". Ivi.

⁵³ Ivi, vedi anche nota del War Office e FO Minuta, ambedue del 11 ottobre 1910.

⁵⁴ Ivi, telegramma di Rennell Rodd, 25 settembre 1910; ed anche lettera del Foreign Office al Board of Trade del 27 settembre 1910.

con sede a Londra al n. 28 di Victoria Street, e nel corso della prima riunione dei direttori di questa nuova ditta, tenutasi il 18 novembre 1910, avevano affidato l'incarico di tenere i contatti in Italia a Joseph Duke Mackenzie, nominato pure segretario della nuova società⁵⁵.

La compagnia fu registrata a Company House dall'appaltatore Joseph Mellows, con un capitale nominale dichiarato di £ 250.000 diviso in 25.000 azioni di £ 10 cadauna, di cui solo 99 erano state sottoscritte al momento da lui stesso (33 azioni) e da William John Stewart (66 azioni). Nell'atto di costituzione essa figurava avere come altri direttori il principe Francesco Lanza di Scalea (Villa Scalea Palermo), il commendatore Ignazio Florio (Olivuzza Palermo), il cavalier Vincenzo Pugliesi (via A.M. Maragliano 2 Genova), Arnold Michael Feldman (62 rue de Ligne Brussels), e altre due persone ancora da nominare⁵⁶. Gli scopi della società erano chiaramente enunciati nel suo statuto e riguardavano l'attività che i membri della compagnia intendevano svolgere in Italia, assumendo appalti per l'esecuzione di lavori edili pubblici e privati in qualunque parte del paese, ed anche "come concessionari, promotori, finanziatori e capitalisti" (art. 4)⁵⁷.

Dopo l'iniziale sottoscrizione di azioni, però, non ve ne furono altre, neppure da parte degli altri direttori della società, anche perché nel frattempo questa incontrò in Italia le difficoltà sopra accennate, mentre il principe di Scalea con Ignazio Florio erano ormai troppo impegnati a potenziare la riorganizzazione della "Navigazione Generale Italiana"⁵⁸ per poter partecipare anche

⁵⁵ A novembre 1910 Joseph Duke Mackenzie aveva contattato l'addetto commerciale dell'ambasciata a Roma per aver certificato che era il segretario di questa società. Vedi ivi, Wyndham (Roma) a Foreign Office, dispaccio del 21 novembre 1910, ed anche Board of Trade a Foreign Office, lettera del 2 dicembre 1910, con allegata conferma di Joseph Mellows circa la carica di Mackenzie.

⁵⁶ Secondo il punto 75 degli *Articles of Association* depositati a Company House la società avrebbe avuto in tutto otto direttori, tre italiani e cinque non italiani. BT 31/13444/112712, *Articles of Association of The Anglo-Sicilian Construction Company Limited*.

⁵⁷ La società si proponeva in particolare di far domanda ufficiale, acquistare o acquisire in altro modo dal governo italiano o da altra autorità del Regno d'Italia (municipale, locale, provinciale o d'altro tipo) o da qualunque altra persona, ente o società, qualsiasi contratto, decreto, promulgazione, concessione o attribuzione riguardante la costruzione, restauro, ricostruzione e rinnovo delle città di Messina e Palermo in Sicilia, e di fabbricati, edifici, strade, linee tranviarie, strade ferrate, marciapiedi, fontane, giardini pubblici, moli, scoli di acque, fognature e altri lavori in qualsiasi altro centro, città, villaggio; e d'eseguire e portare a termine tali incarichi, come pure di trasferire o sub delegare del tutto o in parte i diritti, poteri e obbligazioni da questi derivanti. Vedi BT 31/13444/112712, *Memorandum of Association of The Anglo-Sicilian Construction Company Limited*, punti 3 e 4, pp. 3-8.

⁵⁸ Ciò si ricava dalla lettera che il Capo marittimo della compagnia inviò a giugno del 1910 agli ufficiali di tutte le navi della propria flotta. Vedi copia della lettera in ACS, PCM 1910, CCS, fasc. 10, sott. fasc. 946.

al capitale sociale di questa ditta anglo siciliana, che del resto risulta non avere espletato ufficialmente alcuna attività sociale, avendo mancato di presentare le dovute scritture sociali per gli anni 1911 e 1912, tanto che nell'ottobre del 1913 fu persino cancella d'ufficio dal registro britannico delle imprese⁵⁹.

L'interesse britannico alla ricostruzione di Messina avrebbe d'altronde dovuto fare i conti con una situazione politica piuttosto instabile, che vide succedersi nell'arco di pochi mesi ben tre governi. Alla fine del 1909, infatti, Giovanni Giolitti rassegnò le dimissioni al re, che chiamò Sidney Sonnino a formare un nuovo governo. Come presidente del Consiglio questo aveva suscitato grandi speranze fra gli Inglesi, anche perché era risaputo che era un ardente ed acuto studioso della nazione e delle istituzioni britanniche. Durante la discussione sulla proposta di legge per le convenzioni marittime, però, la sua inflessibilità di proposito, modi intransigenti e impazienza per le manovre e cavilli politici non gli consentirono di mantenere il controllo della Camera dei deputati, e per questo motivo il 21 marzo 1910 preferì dimettersi. A lui fece seguito Luigi Luzzatti, principale promotore delle associazioni cooperative in Italia, che proprio in quegli anni avrebbero acquistato una sproporzionata influenza politica e condizionato le scelte che furono fatte per la ricostruzione di Messina.

Le celebrazioni del cinquantesimo anniversario dell'unificazione italiana vide un Paese che ormai si era stancato di essere considerato una piccola nazione e con lo sviluppo delle sue industrie meccaniche, elettriche e navali aspirava a diventare una grande potenza. Presentando ad aprile il programma del suo Governo, Luzzatti parlò per oltre un'ora, enumerando le riforme sociali che intendeva introdurre ed illustrando il programma politico che avrebbe seguito per resistere agli intrighi clericali e prevenire le provocazioni anti-clericali, per estendere il suffragio ed introdurre la rappresentanza proporzionale, e per garantire all'Italia una posizione autonoma a livello internazionale. A questo proposito egli aveva pure accennato ai meriti della Triplice alleanza e della sincera amicizia con le nazioni appartenenti alla Triplice intesa. Entro la fine del 1910, però, l'Italia sembrava ormai decisa a rispondere all'insulto subito dal suo ambasciatore ad opera della popolazione di Costantinopoli, e con il nuovo anno il governo italiano, sostenuto dall'opinione

⁵⁹ BT 31/13444/112712, *Copy of Register of Directors or Mangers of the the Anglo-Sicilian Construction Company Limited e Return of Allotments of the Anglo-Sicilian Construction Company Limited*, ambedue del 30 settembre 1911; inoltre le note prestampate del Companies Registration Office alla "Anglo-Sicilian Construction Company Limited", inviate in data 27 giugno 1912, 23 gennaio e 31 ottobre 1913 per comunicare che dal Board of Trade si era notata la mancata dichiarazione per l'anno 1911, per cui la compagnia sarebbe stata cancellata dal registro. Di fatto il 6 febbraio 1914 la «London Gazette» pubblicò l'avviso che rendeva noto lo scioglimento della compagnia sotto la clausola 242(5) del *Companies (Consolidation) Act 1908*.

pubblica nazionale, si concentrava sulla preparazione delle operazioni militari a Tripoli e sul mare contro l'Impero ottomano.

In coincidenza della guerra dell'Italia contro la Turchia le relazioni anglo-italiane si irrigidirono ulteriormente, anche se da parte della Gran Bretagna non si mancò di prendere parte alle iniziative per le celebrazioni del primo cinquantennio dell'unificazione italiana, fra cui l'esibizione internazionale di Torino e la mostra delle belle arti che si tenne a Roma. A causa dei commenti sulla stampa inglese in seguito all'azione italiana a Tripoli, infatti, il risentimento da parte del popolo italiano fu così forte che le ditte inglesi interessate all'Italia nell'autunno del 1911 cominciarono a subirne le conseguenze, tanto che il presidente della British Chamber of Commerce for Italy espresse in una lettera all'ambasciatore britannico a Roma la sua grande inquietudine per le conseguenze che questo irrigidimento dell'opinione pubblica avrebbe avuto sulle relazioni commerciali fra i due paesi⁶⁰.

A distanza di tempo Sir Rennell Rodd avrebbe riconosciuto l'errata percezione che ancora all'inizio del '900 gli Inglesi avevano avuto dell'Italia. «Abbiamo amato l'Italia – egli avrebbe affermato introducendo nel 1920 il ciclo di studi italiani della British Academy – senza veramente capirla e la maggior parte di noi si è accontentato di restare fedele alle impressioni stereotipate del viaggiatore romantico di un secolo fa e di guardare il paese... come una terra di rovine e roseti ed un esplosivo sfondo per romanzi. Lo splendore del suo passato ed il crepuscolo che così a lungo vi ha covato ci ha celato la percezione del suo recente talento, delle sue presenti capacità ed aspirazioni»⁶¹.

⁶⁰ FO 368/549, Rennell Rodd a Sir Grey, dispaccio del 10 novembre 1911.

⁶¹ Vedi J. RENNELL ROAD, *The Italian People. Annual Italian Lecture Read June 30, 1920*, in *The Proceedings of the British Academy*, vol. IX, Oxford University Press, London 1920, p. 3.

LEGGENDO FRA LE RIGHE

di
Sem Savasta

AVVERTENZA

I numeri inseriti tra parentesi dopo ogni citazione in inglese si riferiscono alle pagine di questo libro in cui sono riportati i documenti tradotti (Parte III, Antologia dei documenti). Di contro non è dato il numero della pagina nei casi in cui si fa riferimento al paragrafo indicato numericamente nel documento menzionato.

PER UN APPROCCIO ALLA TRADUZIONE ED ALL'ANALISI LINGUISTICA DEI DOCUMENTI

*We must be free or die, who speak the tongue
that Shakespeare Spake; the faith and morals
hold which Milton held*
(WILLIAM WORDSWORTH)

È l'uso appropriato di una scelta linguistica che ha sempre regolato i rapporti fra i popoli, che ha creato alleanze, insanabili fratture o guerre fratricide, come anche ha contribuito non poco a riportare gli stessi sulla via della pace. Sin dalle Antiche Scritture, una difforme interpretazione di un termine o struttura verbale ha prodotto scissioni, nuove correnti, movimenti di pensiero diversi, facendo diventare la 'Parola' il 'Credo' di tutti i popoli anche se in modo diverso per ciascuno di essi.

Nei secoli la parola ha sempre rappresentato uno strumento di comunicazione e veicolo per la diffusione delle idee non solo palese ma spesso criptico – specialmente nel contesto diplomatico – quando la facoltà di attribuire ad un'espressione quella tale specifica funzione comunicativa piuttosto che un'altra è lasciata artatamente alla libera capacità interpretativa del lettore o dell'ascoltatore, spesso giocando sull'uso degli aggettivi e degli avverbi che sono le parti del discorso più funzionalmente e intrinsecamente capaci di graduare l'intensità della comunicazione.

Nell'antichità questa libertà interpretativa su parole ad ampio spettro semantico ha fatto la fortuna di indovini e sibille, quando il loro potere era proprio fondato sulla polivalenza linguistica dei termini contenuti nei loro responsi, artatamente manipolati, la cui ambigua veridicità si basava a volte solo sull'uso strategico della punteggiatura, ed il destino dell'uomo poteva apparire legato semplicemente alla sfumatura semantica attribuita ad una parola in un particolare contesto, o addirittura allo spostamento di una virgola!

Così, nel prendere in esame i documenti inclusi nel presente volume, è emersa prepotente l'esigenza di evidenziare l'importanza del non-detto – specialmente in alcuni piuttosto che in altri – per dare chiarezza a certe espressioni criptiche, ad un gesto, ad un'immagine, probabili veicoli di malcelati intenti. È stato necessario indagare tra le pieghe dei termini polivalenti per scoprire ciò che nel testo inglese era sempre affidato alla sapiente scelta linguistica e stilistica di termini miscelati come sfumature di colore per ottenere quel voluto risultato diplomatico. Nei diversi livelli di lettura, infatti, un termine semplice come "*certain*" può veicolare i più disparati significati, dal banale al subdolo,

all'ironico, ma anche al politicamente criptico, allusivo di qualcosa di diversamente significante solo per pochi.

Nella traduzione e nell'analisi linguistica dei documenti il metodo seguito è stato allora quello di esaminarne il testo utilizzando un procedimento diastratico¹, scorrendo attraverso i valori comunicativi espressi dalla terminologia usata, andando cioè dall'esterno verso l'interno, e quindi dall'estremamente palese all'estremamente criptico, nel tentativo di individuare il sottile confine che separa il "parere" dall'"essere".

L'indagine terminologica è stata eseguita riconoscendo un valore comunicativo obiettivo ad alcuni campioni, e poi verificando se quel valore corrispondeva al valore reale della comunicazione recepita, e affidando al tramite del contesto la parte più cospicua del processo di analisi e di verifica. Applicando questo sistema valutativo ai vari documenti presi in esame, è apparso evidente che i valori del linguaggio usato nei rapporti navali erano molto più vicini al valore comunicativo reale di quelli riscontrati nei documenti diplomatici. Nei secondi il divario fra il valore comunicativo in sé e quello indotto, tramite manipolazione linguistica, è grandissimo.

Passando poi all'analisi stilistica e strutturale è stato notato un enorme divario fra lo stile 'quasi' limpido e diretto degli Ufficiali della Royal Navy e quello molto oscuro e soprattutto artatamente tendenzioso del Colonnello Delmé-Radcliffe, l'Attaché militare inviato dall'Ambasciata britannica a Roma a coordinare l'intervento di soccorso inglese sul luogo del disastro.

Per lo più i primi tendono, anche per esigenze tecniche di concisione, a limitare all'essenziale la comunicazione dei fatti, pur ricorrendo a volte ad un registro linguistico piuttosto ricercato e formale. L'attenzione ai dettagli riscontrabile nei loro rapporti rivela il grande senso di responsabilità per le cose che si stanno scrivendo, e quand'anche gli argomenti trattati diventino spiacevoli, non c'è mai né ironia né sarcasmo, solo la necessità quasi chirurgica di dover dire, senza compiacimento.

Lo stesso non si può dire nel caso del Radcliffe, che nel compilare il suo rapporto 'preliminare' deve temperare scopi e funzioni diversi, ma soprattutto tenere a bada la propria dirompente personalità. Il suo stile di scrittura emerge non solo dall'uso di termini ambigui, ma talvolta anche dalle strutture stesse usate nel discorso, che spesso sono asservite ad intenti reconditi, come ad esempio, nell'espressione (p. 231): «[...] *did their best, as far as they knew how*», dove la struttura stessa 'as far as', concettualmente limitativa, diventa funzionale a vanificare la lode '*did their best*' e a veicolare un certo compiacimento ironico che arriva come una doccia fredda.

¹ Termine mutuato da: LUCA SERIANNI, *Un treno di sintomi*, Garzanti 2005.

I rapporti degli Ufficiali navali e dei diplomatici tradotti sono stati esaminati e ordinati in una sequenza cronologica, che ha come punto di riferimento gli eventi riportati negli stessi e non le loro date ufficiali di scrittura. Inoltre, per offrire al lettore il volto e il sapore quanto più possibile autentici della loro scrittura originale, fatta salva la chiarezza della comprensibilità, i documenti sono stati tradotti mantenendo lo stile degli autori ed alterando al minimo le strutture utilizzate nella lingua inglese, nel tentativo di lasciarli stilisticamente 'contestualizzati' nell'epoca in cui erano stati scritti.

Per questo motivo, il 'Voi' usato nel rivolgersi ai superiori è stato mantenuto, come pure sono state mantenute espressioni che a prima vista possono sembrare obsolete nello stile, ogniqualevolta questo è parte integrante del messaggio. Solo dove non c'era un accettabile riscontro fra le due lingue, sono state operate manipolazioni strutturali, ma mai concettuali. In ogni caso, i cambiamenti apportati nel testo sono stati sempre segnalati in nota.

Delle integrazioni nel testo sono state necessarie, in particolare, nei rapporti dei Capitani, essendo evidente che presentavano delle parti mancanti che erano facilmente deducibili dal contesto, e che forse erano state omesse per errore di trascrizione o perché date per scontate. Inoltre, sono stati corretti ed annotati degli errori di date e tempi risultati inequivocabili, sia perché definibili con un semplice riscontro filologico, sia perché ampiamente avallati dalla storiografia. Un errore di questo tipo è stato riscontrato, per esempio, nel rapporto del Colonnello Delmé-Radcliffe, dove nel quarto allegato ad un certo punto si legge: «*At 5.25 a.m. on the morning of the 28th the telegram dispatched by the "Scorpione" at Nicotera, was received at the Ministry of Marine.*» (p. 206).

Si tratta di un sicuro errore di trascrizione perché il Rapporto Radcliffe si apre proprio nel contesto di una cena a casa del Generale Trombi, a Roma, la sera del 28 dicembre 1908, data ed ora in cui il terremoto di Messina era ancora una voce non confermata (p. 193), per cui l'Attaché britannico non poteva riferirsi alle 5.25 della mattina del 28 dicembre, ed in più nel precedente allegato si legge: «*The first news from Messina reached Rome at 5.25 p.m. on the 28th, and was the telegram dispatched by the "Scorpione" at 1 p.m. from Nicotera.*» (p. 203), ma soprattutto per l'evidenza storica che quella era l'ora esatta del terremoto che causò l'interruzione di tutte le linee telegrafiche da Messina, come del resto egli stesso puntualizza nel paragrafo precedente: «*In the afternoon it was discovered that the telegraphic communications, by wire or wireless, with Messina were interrupted.*» (p. 206). Inoltre, poche righe prima ci sono altri riferimenti che confermano un orario pomeridiano: «*It was thought at Rome, for some time, that the earthquake had taken place at Bagnara only, as a telegram had been received from that place, reporting the earthquake and asking for relief.*» (p. 206).

L'approccio linguistico ai documenti originali dell'epoca è stato quindi di natura analitica e tende ad evidenziare il ruolo strategico della comunicazione giocata attraverso delle scelte linguistiche che, come tante tessere di un grande 'puzzle', giustificano passo dopo passo l'assunto iniziale, vale a dire di fare emergere le implicazioni politiche nell'intervento della Royal Navy.

L'EMERGENZA DELLE COSE NON DETTE

I wasn't born yesterday
(Modo di dire inglese)

Le caratteristiche dello stile diplomatico britannico emergono molto evidenti anche, ma non solo, dalla lettera 'riservata', che l'Ambasciatore invia da Roma il 5 maggio 1909, al Foreign Secretary, Sir Edward Grey, allo scopo di inoltrare il Rapporto del Colonnello Radcliffe sulle operazioni di soccorso nel post-terremoto del 1908.

Nei quattro concisi paragrafi che la compongono, infatti, essa contiene *in nuce* un vero e proprio piano politico di ampio respiro, scandito in un 'crescendo'. Tutto il gioco diplomatico si fonda in essa sull'uso di parole chiave ad ampio spettro interpretativo come 'carefully', 'particular', 'interest', 'certain', 'worthy', 'estimating' 'different' etc., che l'Ambasciatore usa come degli 'a tout', per giocarli con grande maestria al momento opportuno, quando esse possano sortire il massimo effetto e, quindi, veicolare il massimo del non detto, insinuare dei dubbi, anticipare prospettive.

In particolare, è l'ultimo paragrafo ad offrire una mirabile sintesi di raffinata diplomazia, in cui la mirata scelta linguistica gioca un ruolo preminente, e in cui ogni parola sembra convergere verso la stessa soluzione. E non c'è spazio né per il casuale né per il superfluo nel momento in cui tutte le pedine dei paragrafi precedenti sembrano trovare, nell'ultimo rigo della lettera, la chiave di tutto il gioco linguistico degli aggettivi e degli avverbi, delle allusioni, delle ambiguità, delle vaghe lusinghe e dei termini polivalenti che fluttuano in un ampio arco comunicativo che va dall'ironia al disprezzo.

Solo nell'univocità comunicativa dell'espressione conclusiva «[...] *Italy as a factor in the European equation.*» (p. 233), dove il "significante" veicola finalmente un "significato" palese, la mistificazione diplomatica si chiarisce e i termini linguistici più allusivi e subdoli, dopo avere giocato al gioco delle parti, trovano una loro ragione di esistere e si saldano nel quadro di un piano sotteso. Non appena l'ambiguità perde la sua opacità appare evidente la trappola dell'inganno terminologico dell'elemento 'value' in cui il 'significante' faceva a pugni col 'significato'; e nell'identificazione dell'Italia col termine 'equation' può intravedersi un piano in cui l'Italia, con la sua debolezza, avrebbe potuto essere 'usata' come elemento di equilibrio nei rapporti di forza a livello internazionale.

«*The Report, which is enclosed herewith, has I think a general as well as a particular interest, and I venture to draw your special attention to section 9,*

entitled "General Remarks", as illustrating certain inherent characteristics of the national temperament, which may be worthy of consideration in estimating the value of Italy as a factor in the European equation.» (p. 233).

Rimbalzando dagli altri paragrafi identiche parole chiave assumono qui valenze di significato diverse, per esempio l'espressione '*particular interest*' che, attribuita ai Reali d'Italia per qualificare il loro interesse nel Rapporto Radcliffe, risuona ora con una tonalità diversa, ricca di oscure trame politiche, e dato l'ampio spettro comunicativo dell'aggettivo '*particular*', solo la collocazione del termine rivela quanto sia diverso 'l'interesse' espresso dal Re d'Italia da quello dei due diplomatici britannici.

D'altronde, nel criptico stile comunicativo diplomatico, a volte la sola collocazione di un termine riesce a suggerire rapporti concettualmente consequenziali con gli altri elementi della frase e a fare scaturire una concatenazione di idee convergenti verso un intento condivisibile. Questo è il caso dei termini più ricercati, scelti per il loro taglio comunicativo a diversi livelli interpretativi, oltre che per la loro capacità catalizzatrice. Spesso essi non sono usati solo per motivi di '*bon ton*' diplomatico, ma soprattutto per creare un sostrato psicologico atto ad affrontare la lettura o per stimolare la curiosità del lettore.

Per fare un esempio, l'obsoleto verbo '*venture*' presente nel brano sopra citato della lettera, che era molto in voga nei salotti del '700, è un termine che quando collocato accanto ad espressioni apparentemente banali o generiche, può rivestirle della sua luce ambigua, scatenare delle perplessità, creare l'intrigo, indirizzare la comunicazione verso ciò che si vuole fare conoscere o scoprire. Nel caso specifico anche se nella frase sopra citata non non c'è riferimento esplicito alla debolezza della giovane nazione italiana, questa emerge attraverso il rimando sia alle considerazioni generali del dettagliato Rapporto Radcliffe – in cui tutti i '*deficit*' di forze che l'Italia esprime sono ben evidenziati – sia agli incolmabili '*deficit*' caratteriali sintetizzati ironicamente in quelle '*inherent characteristics of the national temperament*', che marchiano il popolo italiano con segni perenni di viltà, di infamia e ogni altra connotazione negativa proprio attraverso il mirato uso dell'aggettivo '*inherent*', che si riferisce ad una caratteristica innata.

La mistificazione del linguaggio diplomatico è sempre trasmessa da termini lusinghieri come ad esempio '*worthy*' e '*value*', rispettivamente aggettivo e sostantivo di Shakespeariana memoria e ricchi di valenze positive, ma che nello specifico sembrano legati fra loro come le facce di una medaglia, nella funzione di veicolare la stessa subdola ambiguità del concetto espresso. Appare allora chiaro che la chiave del registro comunicativo di questa lettera è intrisa di suggerimenti politici e di strategie per alleanze di guerra, chiave che si avvale del costante supporto ironico della lode apparente o delle false lusinghe per accrescere l'amarezza dell'ironia nella battuta finale.

Anche il Rapporto a cui la lettera si riferisce va sviluppandosi in un “crescendo”, sia nella struttura generale sia nell’ambito dei singoli allegati che lo compongono, dove i vari argomenti sono affrontati con la stessa strategia espositiva: ogni tema viene sempre introdotto in tono minore per poi arricchirsi di nuove sfaccettature ed implicazioni man mano che viene trattato e ritrattato. Gli schemi stilistici utilizzati dal colonnello Radcliffe per i vari argomenti esposti nel suo Rapporto, però, variano di volta in volta e, di per sé, fanno trasparire molto del non detto.

Il periodare è essenziale, nervoso, quasi spezzato quando egli vuole dare informazioni sui fatti, che sono esposti nella loro stringata sequenza cronologica per veicolare la concitazione del momento in cui essi avvennero. In questo caso lo stile diventa funzionale alla creazione di uno stato d’animo, di un’atmosfera, di un’intenzione, ma soprattutto di una motivazione per agire in un certo modo. E non c’è tempo per alcun commento che rimane comunque sotteso, legato saldamente al sottile filo della scelta linguistica e stilistica.

Il rincorrersi delle date e degli orari molto ravvicinati, ad esempio, assume valenza comunicativa che va al di là della semplice informazione cronologica degli eventi. Dal non detto sul suo viaggio lampo a Roma per conferire con l’Ambasciatore, dalla sua instancabile presenza sul teatro delle operazioni, emerge dai dati cronologici la necessità, quasi l’impellenza di non lasciare campo libero ad altri. Inoltre l’incontro con l’Ambasciatore rappresenta un punto di svolta nel modo di affrontare la situazione, che si traduce in un registro linguistico più ‘militare’.

Talvolta, invece, il periodare diventa una specie di tela di ragno tessuta di proposito per il piccolo insetto malcapitato, un arabesco di proposizioni dipendenti ad incastro perfetto, o un susseguirsi di frasi disposte con una tale concatenazione e dipendenza concettuale da dare l’impressione di un sistema di accerchiamento militare, dove i termini, usati come soldati scelti, convergono, sia dal punto di vista semantico che funzionale, al ‘blitz’ finale sempre carico di connotazioni ironiche o peggio.

Per trasmettere i suoi pregiudizi e giustificare i suoi assunti, il Colonnello non trascura alcun particolare, alcuna sfaccettatura, nulla deve restare fuori da una nebulosa che divora tutto ciò che vi rientra. La scelta linguistica si arricchisce degli aggettivi più corrosivi e dei verbi dal valore semantico più sprezzante possibile, ancor più esasperati dall’incalzare sovrabbondante degli avverbi che non lasciano scampo, per esempio, alla dimostrazione della pessima qualità umana dei Siciliani sotto qualunque profilo.

Davanti a tali soluzioni stilistiche, spesso tendenti alla dimostrazione di un assunto di carattere sociale e/o politico, sorprendono quelle rare scelte finalizzate al puro decoro espressivo e alla creazione d’immagini visive, uditive, sensoriali. La durezza della sua personalità militare non gli impedisce di

dare qualche impressionistica pennellata di colore al suo Rapporto, come quando scrive: «[...] *in one place the earth opened and practically swallowed up a small village [...]* *It appears almost as if not a single lemon had been shaken down, and the smiling and beautiful appearance of the country is in painful contrast to the ruins of the towns.*» (p. 200). In questo caso è la forza degli aggettivi contrastanti a veicolare la tragedia. Gli alberi non hanno perduto i loro limoni nonostante la violenza delle scosse sismiche e tingono con una macchia di colore solare il grigio del dramma, rivelando una Natura sempre vincente e sempre amica, in contrasto con gli scarsi valori umani che seguono a questa descrizione.

Altrove, col sostegno di termini sempre ricercati e piuttosto formali, o qualche volta al limite del loro dominio semantico, egli riesce a creare effetti visivi e drammaticamente evocativi. All'uso del termine '*shells*', per esempio, è affidata visivamente la conclusione della descrizione spettrale di ciò che resta della città e dei 'Palazzi', i quali non appaiono altro che come 'gusci' vuoti, custodi silenti di tragiche verità. In altri casi, egli ricorre a descrizioni estremamente sintetiche e all'apparenza non partecipate personalmente: «[...] *I met a long string of wounded [...]*» (p. 194). Un'interminabile fila di feriti incontrati al porto di Napoli diventa immagine visiva solo attraverso la scelta funzionale del termine '*string*', che non indica esattamente una cosa dopo l'altra ma la continuità di cose unite da un 'filo' ininterrotto. Senza aggiunta di aggettivi specifici, l'espressione sintetica è capace di rappresentare il dramma di una continuità dolente quasi nello spirito della tragedia greca. Questo filo invisibile che sta dentro le cose che tiene unite potrebbe anche arricchirsi di valenze simboliche come quella della solidarietà, che comunque non trapela mai dal suo Rapporto con riferimento agli Italiani.

ALCUNI RAPPORTI INGLESI SULLE OPERAZIONI DI SOCCORSO

*If I forget thee, oh Jerusalem,
may my right hand forget its cunning
(Psalm CXXXVII)*

Fra le varie tipologie di documenti esaminati c'è una profonda differenza con quello redatto dal Radcliffe, non solo per lo stile o per le scelte linguistiche, ma anche e soprattutto per le scelte di contenuto e per il modo di trattarle. Ad eccezione del Colonnello Radcliffe, nessuno degli altri autori ha preoccupazioni diverse da quelle che emergono al presente sul teatro delle operazioni di soccorso, nessun'altro esprime la pretesa di proiettarsi verso il futuro, nessuno degli altri fa commenti o tanto meno emette giudizi e valutazioni sugli atteggiamenti degli Italiani nell'affrontare il problema del post-terremoto.

Redatti nel corso dell'intervento inglese questi rapporti non contengono riferimenti vaghi, né presentano l'uso di subdoli termini astratti e fumosi che lascino spazio all'interpretazione personale.

Essi presentano invece molti argomenti comuni al Rapporto del Radcliffe che di quelli si avvale; ma anche in questi rapporti sono proprio i termini usati, o talvolta le sottili differenze semantiche di alcune strutture verbali tipiche della lingua inglese, come i *'modal verbs'*, che segnano la differenza di approccio ad uno stesso tema. Basti ad esempio il diverso modo in cui il problema della ferrovia disastata ed interrotta dal cataclisma fu affrontato nelle relazioni presentate dal Comandante in Capo della Flotta inglese nel Mediterraneo, Ammiraglio Curzon-Howe e dal Radcliffe. Il primo, volendo suggerire al Ministro della Marina Italiana l'azione che secondo lui andava subito intrapresa, scrive nel suo rapporto del 2 gennaio: «*I may venture respectfully to suggest that the railway might be energetically repaired [...]*» (p. 190) dove i verbi modali *'may'* e *'might'* servono rispettivamente l'uno a prendere le distanze e ad esprimere anche deferenza, l'altro a veicolare l'eventualità che qualcosa avvenga o che possa essere messa in atto, escludendo così qualunque suggerimento impositivo. A distanza di qualche mese il Radcliffe scrive semplicemente: «*When it was discovered that the railway line could be worked [...] a train was sent from Messina at 10 a.m. [...]*» (p. 202), dove l'uso del verbo modale *'could'* sta ad indicare un atteggiamento diverso davanti al problema, indica cioè una mera possibilità di attuazione che però non è venuta in essere, con questo sottolineando, anche se velatamente, che i ritardi furono dovuti alla cattiva gestione degli Italiani.

L'Ambasciatore R. Rodd, nel suo rapporto del 4 gennaio 1909, riferisce con entusiasmo lo slancio di solidarietà verso i terremotati da parte di tutto il popolo italiano che egli definisce solo *'emotional people'*, aggettivo che sicuramente si presta ad interpretazioni su diversi piani di lettura, ma la sua collocazione in questo contesto non suggerisce alcuna connotazione ironica o tanto meno sarcastica, mentre questo aspetto di solidarietà è stato totalmente omesso nel Rapporto del Radcliffe, anzi tutti quegli aspetti caratteriali che attengono alla parte emozionale della personalità dei Siciliani sono trattati in senso derogativo.

Quasi tutti i rapporti della Marina Inglese sono scanditi da una sequenza di date e di tempi non con la frenesia del *'crescendo'*, che si risconterà in Radcliffe, ma come semplici annotazioni da diario di bordo, dove anche i *'deficit'* o i ritardi sono annotati senza il minimo coinvolgimento personale o finalità sottese.

Per quanto riguarda la forma della scrittura di questi rapporti, a dispetto di un linguaggio sempre formale e distaccato, essi rivelano a volte l'estemporaneità dello stile parlato, solo per quel che riguarda alcune omissioni, forse considerate degli ovvi sottintesi, o per il mancato rispetto delle strutture grammaticali e sintattiche in qualche caso, nonché della punteggiatura che è molto deficitaria, proprio da linguaggio parlato. Tutto questo non ne sminuisce il valore, piuttosto ne sottolinea l'autenticità rivelando che la necessità del momento era di fare presto, pur nell'esigenza della documentazione. Infatti così riferisce il Capitano A. Wake del "Minerva" nel rapporto del 5 gennaio 1909: *«I beg to attach Staff Surgeon Mahon's report to me observing that it was made out of notes taken under obviously difficult circumstances [...]»* (p. 186). Qui il registro della scrittura non è quello della denuncia e neanche quello narrativo, è soltanto quello della annotazione dei fatti e, in questo caso, anche delle persone curate e degli ospedali dove furono mandate successivamente.

I rapporti degli Ufficiali navali britannici rimangono delle testimonianze di vita vissuta al momento della scrittura, che non risentono della grande elaborazione *'a posteriori'* del Rapporto Radcliffe stilato dopo attenta documentazione e manipolazione delle fonti. Da essi si distaccano però i primi documenti sul terremoto ed il soccorso prestato dai cittadini britannici presenti a Messina, perché sono delle testimonianze dell'accaduto.

Il primo di questi documenti è il resoconto personale di un testimone oculare del disastro, J. Etherington, primo aiutante di bordo del mercantile "SS. Drake", presente nel porto di Messina per motivi commerciali. Questo documento è singolare ed unico nel suo genere in quanto non risente né dello stile ufficiale di diario di bordo, né appare condizionato da alcun protocollo militare o da registri occulti. Inoltre è l'unico documento redatto da ufficiale di bordo che descrive Messina com'era, prima della tragedia, nei suoi vari aspetti: la vista prospettica dallo Stretto, il profilo della città nella sua struttura e dignitosa bellezza, e l'eleganza della popolazione nel giorno di festa.

Con uno stile puramente narrativo, spontaneo, lineare, comunica la sua partecipazione emotiva nel descrivere Messina vista dallo Stretto quasi come una visione onirica, un luogo dell'anima che lui sperava di toccare fisicamente prima o poi: «*I had often, [...] admired Messina from the sea when passing through the Straits [...] and thought how I should like to visit it.*» Si avverte il piacere di visitare una città vista sempre e solo da lontano, ed il compiacimento per averla visitata prima della distruzione, mentre subentra il dolore per quello che si è perduto: «*[...] for Messina is no more.*» (p. 169).

Anche la descrizione dell'onda di marea e dei suoi effetti è molto importante perché offre la possibilità di un confronto che combacia per grandi linee con la descrizione degli altri testimoni di questo fenomeno, o con quella di chi lo ha descritto su testimonianza altrui. «*It seemed to me as if we were lifted up in the air and then dropped through a hole into the bowels of the earth.*» (p. 170). Questo scendere in picchiata verso il centro della terra con un'angolazione di 45 gradi dà la misura del sollevamento, ma nel dichiarare che non ci furono vittime l'Ufficiale Etherington conferma in qualche modo gli altri resoconti, nessuno dei quali però descrive questa esperienza personale diretta.

Di quest'onda parla anche il Console britannico a Palermo W. Churchill che con una fugace annotazione nel suo rapporto del 4 gennaio 1909 infatti riporta: «*Fortunately the rain must have calmed the sea because the wave came up gently and receded with the same force.*» (p. 172), riferendo chiaramente un'esperienza non personale che comunque conferma la tipologia dell'onda. Quindi, per quanto riguarda questo fenomeno anomalo di marea, non ci sono discrepanze con il Rapporto Radcliffe.

Ma sicuramente nel rapporto dell'Ufficiale Etherington c'è di più, c'è l'assoluta mancanza di obblighi politici o diplomatici, non ci sono schieramenti contrapposti, non ci sono parti da difendere o da attaccare, ci sono solo le emozioni di un uomo che è riuscito finalmente a toccare un sogno che svanisce all'alba del nuovo giorno!

Uno dei pochi elementi in comune fra questo documento e gli altri è lo spirito di iniziativa personale di questo ufficiale che si prende la responsabilità di imbarcare 317 feriti per trasportarli a Siracusa. Questo tema diventerà un '*leit-motif*' in tutti gli altri documenti analizzati.

Inoltre questo resoconto potrebbe essere una delle fonti a cui si riferisce il Colonnello Radcliffe nel suo Rapporto quando riporta che una tale Miss Mary MacDonald accompagnò un carico di feriti a Siracusa su "SS Drake", in quanto aveva precedenti esperienze infermieristiche.

Un altro testimone in prima persona dell'evento del terremoto è il Dr. Lupton il quale riferisce, nel suo resoconto, che alle 5.32 l'acqua si sollevò di 20 piedi, anche se lui personalmente non vide l'onda, ma fece esperienza

dei suoi effetti: «*I finally reached the 'Marina', and picking my way sometimes over piles of rubbish and again up to my knees in water, at 6.15 I reached the situation of the Consulate.*» (p. 171). L'innalzamento dell'acqua nella zona del porto, dopo quasi un'ora dall'evento, raggiunge ancora le ginocchia del Dr. Lupton, ma anche da questo resoconto obiettivo non sembra che ci siano stati danni ingenti.

Anche se questo resoconto personale non è datato, ci sono evidenze, nel documento stesso, da far supporre con buona ragione che sia stato redatto il 29 dicembre del 1908. Ad esempio: «*At the present writing there seems to be no possibility of sending telegrams, as all the lines are broken.*» Oppure: «*I have just spoken to Mr. Barrett who tells me that his wife and family are dead.*» Poi abbiamo un orario vago: «*At this writing (1 o'clock) I have felt about 20 slight shocks, [...]*» che ci potrebbe indurre a pensare che fosse l'una di notte fra il 28 e il 29 dicembre, ma l'ultimo orario del resoconto è determinante a farci propendere a recepire quel tempo indicato per la scrittura, “1 o'clock”, come avvenuto all'una dopo mezzogiorno del 29 dicembre, infatti nel paragrafo conclusivo si legge: «*At 4, I went to the hotel and made a small bundles of my belongings leaving most of them to take care of themselves [...]*». Ma l'ultima annotazione: «*Slept on board that night. Woke at 5 and watched the fires [...]*» (pp. 171-172) ci offre un termine ‘ante quem’ il resoconto non poteva essere stato scritto. Per cui possiamo ragionevolmente stabilire – anche prendendo in considerazione gli altri elementi circostanziali menzionati nel resoconto – che quell'orario da lui stesso indicato per la scrittura sia da riferirsi ad una data non anteriore all'una dopo mezzogiorno del 29 dicembre e non posteriore al 30 dicembre, come del resto rivelato dal rapporto del Capitano Wake del 5 gennaio 1909.

La classificazione dei documenti presi in esame è stata fatta in base a criteri di massima, ma risulta chiaro che tutti sono legati fra loro da pochi o molti elementi comuni, pur essendo diversi sotto tanti punti di vista. Ad esempio il resoconto di Lupton è connesso a quello del Capitano Wake del *Minerva* datato 5 gennaio 1909 che sarà trattato nel gruppo successivo; infatti alla fine del rapporto di Wake si leggerà: «*I also attach an account of the earthquake written soon after the occurrence by Dr. Lupton, American Vice Consul, whom I took on board 'Minerva' as a distressed American subject.*» (p. 186). Questa annotazione contrasta a prima vista con l'affermazione del Lupton secondo cui egli dormì a bordo del ‘*Chesapeake*’ la notte del 29: «*[...] and went on board the 'Chesapeake', where I found 70 refugees.*» (p. 172), ma si deve prendere in considerazione che il “*Minerva*” arrivò a Messina solo la mattina del 30 dicembre, e che in quello stesso giorno ricevette richieste di aiuto da parte del “*Chesapeake*” perché era in avaria a causa del maremoto, e che era a corto di viveri, per cui il Capitano del “*Minerva*” D. St. Wake decide

di trasferire sulla sua nave tutti i profughi della petroliera in avaria, che nel frattempo erano diventati 86, come riferisce il punto 4 del suo rapporto del 5 gennaio 1909: «*Later the s.s. "Chesapeake", an empty oil steamer, signalled to me that she was in need of assistance [...] and that she was running short of provisions. [...] I decided to remove the refugees to "Minerva" and [...]*» (p. 183). Ecco come il destino del Dr. Lupton s'intreccia con quello del Capitano Wake.

Il rapporto del Console W. Churchill a Palermo chiude il gruppo dei rapporti relativi all'impatto personale con gli effetti del terremoto ed è redatto in stile sempre molto misurato, non scadendo mai nell'ampollosità. Dal suo resoconto emerge evidente la preoccupazione per la sorte dei suoi connazionali, appartenenti alla piccola colonia britannica a Messina, da cui sprigiona un forte spirito di solidarietà: «*The British Colony tied with each other in offers of hospitality to the refugees, some of whom are entirely ruined by the disaster.*» (p. 173). In contrasto con lo spirito di solidarietà fra gli Inglesi è l'affermazione del Capitano Vernon Haggard che, con riferimento all'atteggiamento della popolazione locale, così annota nel suo rapporto del 4 gennaio da S. Giovanni in Calabria: «*No combined effort of any sort had been made towards clearing the streets, extricating the wounded or housing the sick.*» (punto 4).

A differenza del Radcliffe, pur riconoscendo agli equipaggi inglesi un grande merito, il Console lo fa senza eccedere nella ridondanza espressiva: «*[...] all showed exceptional gallantry in their efforts to save people.*» (p. 174).

Il rapporto del Console Churchill si rivela prezioso sia per confermare alcuni particolari dei rapporti navali come il ritrovamento della cassaforte, sia come fonte attendibile per il Radcliffe, ma diversamente da quest'ultimo, l'ironia è assente nel rapporto del Console anche quando riferisce, con assoluta neutralità, delle processioni che si tennero a Palermo affinché i santi proteggessero la città dal terremoto: «*[...] during the night statues of Santa Rosalia, and other favourite Saints have been carried in procession by crowds invoking mercy on their souls.*» (p. 175). Con questa nota che sta tra la devozione popolare e il folklore siciliano, si chiude il rapporto del console britannico a Palermo che offre, oltre alle tante informazioni, uno spaccato dei rapporti umani in seno alla colonia britannica in Sicilia.

A parte il rapporto dell'Ambasciatore Rennel Rodd al Secretary of State for Foreign Affairs Sir Grey, i tre rapporti navali del secondo gruppo, cioè quello del Capitano Le Marchant sul 'Sutlej' del 1° gennaio 1909, quello dell'Ammiraglio Curzon-Howe, Comandante in Capo della Flotta inglese nel Mediterraneo sulla nave corazzata 'Exmouth' del 5 gennaio 1909, e quello del Capitano Wake sul 'Minerva' del 5 gennaio 1909, sono relativi alle effettive

operazioni di soccorso e alle modalità in cui vennero espletate. Questi sono incentrati sul problema dell'accettazione degli aiuti inglesi da parte della Marina Italiana con riferimento a tutti gli impedimenti messi in atto per impedire o ritardare l'ingresso delle navi da guerra inglesi nel porto di Messina.

Attraverso l'analisi comparata di questi tre documenti, appare chiaro che essi sono intrecciati fra di loro da rapporti di collaborazione e di obblighi militari, in quanto tutti fanno riferimento a Curzon-Howe che è l'Ammiraglio; sicchè alcune informazioni possono risultare pressoché identiche o consequenziali, e possono offrire la possibilità di un confronto sugli orari e sullo sviluppo degli intricati avvenimenti, riportati sempre con estrema linearità; infatti la presenza del "Sutlej" a Messina la mattina del 29 dicembre è confermata dal rapporto dell'ammiraglio Curzon-Howe: «*On the morning of the 29th, "Sutlej" reported Messina was in ruins and on fire.*» (p. 179) come risulta dal rapporto del comandante dello stesso 'Sutlej', il Capitano Le Marchant nel suo rapporto: «*[...] I left Syracuse at 11.30 p.m. that day for Messina, where I arrived at 7.0 a.m. on the 29th; [...]*» (p. 177).

Anche l'offerta di aiuti provenienti da Malta sulla nave "Minerva" dà vita ad una storia molto intricata sia dal punto di vista militare che diplomatico: «*Minerva was ordered to prepare for sea, and stores ordered to be placed on board her.*» (p. 179). E sempre nello stesso rapporto l'Ammiraglio inglese conferma il rifiuto di tali aiuti da parte dell'Ammiraglio italiano, che avvenne verso mezzogiorno del 29 dicembre, più o meno con le stesse parole riportate dal Capitano Le Marchant: «*[...] Admiral was thankful for help, but did not require ships or stores from Malta.*» (punto 4). Cosa che poi accettò nel tardo pomeriggio. Questi rapporti, a parte la loro intrinseca importanza storica, devono essere serviti al Radcliffe per quegli avvenimenti di cui egli non fu testimone, tanto che per grandi linee sono confermati nel suo Rapporto successivo, in cui il tentennamento sull'accettare gli aiuti inglesi fu da lui interpretato come un segno di debolezza e di incapacità di assunzione in proprio di responsabilità. C'è in questi rapporti una ridda di ordini e contrordini, di accettazioni e disdette che getta un'ombra di ridicolo sulla Marina Italiana, anche se nessuno dei capitani coinvolti esprime alcun commento palese su quegli avvenimenti. E così mentre il Capitano Le Marchant a bordo del "Sutlej" alle ore 7 della mattina del 29 dicembre era nel porto di Messina e insiste per fare arrivare il "Minerva" da Malta con i medici e gli aiuti, riceve per tutta risposta l'esortazione a fermare la nave in arrivo, come annota al punto 3 del suo rapporto: «*[...] the Admiral was very grateful for the kind offer, but he did not require any more ships or stores and would I send W.T. message at once to stop them coming.*» Dopo ulteriore insistenza il Capitano Le Marchant riesce ad ottenere il consenso, come annotato al punto 4 del suo rapporto: «*[...] and strongly urged the advisability of her coming up, to which*

he at last consented [...]» a cui fanno riscontro le parole dell'Ammiraglio inglese, nel suo rapporto al punto 6: «*Late in the afternoon "Sutlej" reported Italian Admiral accepted gratefully offers of assistance [...] and would like them as soon as possible.*»

Qui date e orari diventano elementi funzionali di riferimento per ricostruire il lento processo di accettazione degli aiuti, cosa che provocò notevoli ritardi negli interventi di soccorso con ulteriori perdite umane. Questi temi diventeranno un *'leit-motif'* nel Rapporto del Radcliffe insieme all'espressione: «[...] *did not require [...]*» che ricorre sempre uguale o con qualche alternativa simile, come un ritornello di rifiuto, per segnare con un marchio di disonore le autorità navali italiane che cercarono sempre di sbarazzarsi al più presto di tutte le navi straniere in porto; cosa che fecero anche coi Russi provocando un incidente diplomatico.

Contrariamente alle dichiarazioni dell'Ammiragliato Italiano che sosteneva di avere due navi da guerra cariche di provviste, nei rapporti dei capitani inglesi ci sono diversi riferimenti alla mancanza di cibo fra la popolazione, come: «*Populace professed to be starving [...]*», oppure imploranti richieste di farina: «[...] *implored me to send more flour [...]*», o ancora: «[...] *and the peole much in need of food [...]*» Tutto questo si trasforma in espressioni enfaticizzate e più aggressive nelle Osservazioni Generali del Rapporto del Radcliffe: «*From commencement those highest in authority kept asserting that no foreign help was required while [...] the whole population incessantly prayed for help.*» (p. 221).

Un altro deludente atteggiamento dell'Ammiragliato Italiano arriva in tarda serata del 29 dicembre, come riportato dall'Ammiraglio inglese Curzon-Howe a cui non fu permesso di entrare in porto in quella circostanza perché stava arrivando il Re d'Italia, come viene annotato al punto 8 del suo rapporto del 5 gennaio: «*After accepting this offer of assistance the Italian Admiral requested me not to come up for the present as His Majesty the King of Italy was arriving on the 30th, but as it seemed to me necessary, the "Minerva" was at once despatched and the Exmouth followed when she had embarked tents, etc.*». Questa affermazione di iniziativa personale da parte dell'Ammiraglio Curzon-Howe, imperniata sull'aggettivo *'necessary'*, diventa un paletto di riferimento ed anche uno spartiacque quanto al diverso atteggiamento degli Italiani, molto titubanti e ritrosi ad accettare aiuti sia per motivi politici ma anche per questioni formali, diversamente dagli Inglesi, capaci di assumersi tutte le responsabilità delle proprie azioni in base a criteri di necessità. Inoltre questo diniego fu comunicato all'Ammiraglio attraverso il Capitano del "Sutlej" Le Marchant che era a Messina e che intanto era riuscito ad avere un abboccamento con il Luogotenente di bandiera dell'Ammiraglio italiano, così riporta all'Ammiraglio inglese da cui prendeva ordini, come riferisce il suo rapporto al punto 4: «*The W.T. message in which you proposed coming up in 'Exmouth'*

was put before him, but he replied, through his Flag Lieutenant that his hands would be full with the arrival of H.M. the King of Italy, and he did not wish you to come at present; he expressed his gratitude to you for sending "Minerva"». A questo punto l'Ammiraglio inglese è costretto a chiedere al Capitano del "Sutlej" Le Marchant di raggiungerlo fuori dal porto di Messina, come annotato al punto 9 del suo rapporto del 5 gennaio: «*The 'Sutlej' was ordered to join my flag on the morning of 31st off Messina.*» Ancora il Capitano Le Marchant insiste con l'Ammiragliato Italiano per tornare a Messina col "Sutlej" dopo avere sbarcato i feriti a Siracusa, ma la risposta dell'Ammiraglio italiano è tanto significativa quanto breve «*[...] he said he did not want me to return and thanked for what we had done.*» (punto 5).

Per riprendere il difficile percorso diplomatico del "Minerva", bisogna andare al rapporto del Capitano Wake che lo comandava, in cui egli riferisce all'Ammiraglio inglese quanto segue: «*In accordance with your orders I left Malta [...] at 8.15 p.m. on Tuesday 29th December, and arrived at Messina at 8.20 a.m. the following morning.*» (p. 182). Per cui, confrontando gli orari (punti 7 e 8 del rapporto Curzon-Howe del 5 gennaio 1909), si può stabilire che il diniego all'Ammiraglio inglese di entrare in porto deve essere giunto poco prima delle 8.15 o 8.30 di sera del martedì 29 dicembre, cioè poco prima che il "Minerva" salpasse. Ma le sorprese deludenti da parte degli Italiani non sono ancora finite, perché quando il Capitano Wake arriva al cospetto del Re d'Italia il 30 mattina accade qualcosa di molto spiacevole: «*His Majesty informed me that he would wish me to wait a short time before doing anything until he could grasp the situation.*» (p. 183). C'è un momento di attesa che può risultare fatale per le relazioni diplomatiche dei due paesi fra di loro, e che è alla base di certi atteggiamenti stridenti e di sfiducia reciproca; tanto è vero che quando l'Ammiraglio Curzon-Howe, dirottato verso la costa calabra, raggiunge Villa San Giovanni si accorge che: «*There was no Italian authority present among the people.*», come annotato al punto 13 del suo rapporto da Villa S. Giovanni. Ed è ancora lo stesso Ammiraglio inglese che fa una nota specifica sullo strano comportamento dell'Ammiragliato Italiano anche nei confronti del Contrammiraglio inglese Callaghan: «*Rear Admiral Callaghan received many contradictory requests from the Italian Authorities.*», al punto 21 dello stesso rapporto.

Probabilmente questi rapporti rappresentano una fonte attendibile anche per il Radcliffe, che sicuramente ne esaspera i toni nel suo Rapporto, quando nell'ultima parte (p. 221), aggredisce letteralmente le autorità italiane: «*The jealousy of the Italian authorities went so far as to induce them to pay farewell visits to foreign ships engaged on the relief work, and to inform them that their services were no longer required. This has led to an unpleasnt state of feeling with the Russians.*» Queste visite di commiato citate dal Radcliffe hanno una fonte certa nel rapporto del Capitano Wake del "Minerva" che

riferisce all'Ammiraglio Curzon-Howe quanto avvenne in data 3 gennaio 1909: «*In the afternoon I signalled to you that I considered the situation at Messina was adjusted [...] two hours later the Italian Admiral came to call and thank the officers and men for what they had done, and to say that he would no longer require our help.*» (p. 185).

Indubbiamente la tenacia della flotta inglese impegnata nelle operazioni di soccorso nel superare il muro del diniego italiano è un notevole elemento comune che sembra legare i responsabili delle operazioni in un corpo unico, atteggiamento che non viene mai meno e si nutre della coesione di gruppo, cosa che invece manca all'Italia come rileva il Radcliffe nell'allegato n. 9: «*One cause of general inefficiency is to be found in the lack of harmony between the military and naval services.*» (p. 222). Fra gli elementi comuni nei rapporti navali menzionati e quello del Radcliffe c'è l'orgoglio di essere britannici, che traspare dalle grandi imprese come quella di salvare vite umane, ma anche da tutto ciò che è britannico come i manicotti degli idranti antincendio forniti dai Servizi di Sua Maestà Britannica che riescono a salvare la Banca d'Italia, come riferisce il Capitano Wake: «*[...] a sufficient stream of water through the india rubber lined hoses supplied by H.M. Service [...]*» (p. 185). Inoltre lo spirito di iniziativa è una costante in ambito britannico insieme alla velocità operativa: «*A Field Hospital was settled there, and in operation within an hour; [...]*» (Rapporto Curzon-Howe 5 gennaio, punto 13). Anche le capacità di organizzare 'search and burying parties' per cercare i vivi e seppellire i morti è un altro elemento comune a tutti i rapporti navali o diplomatici, capacità la cui chiave è la sistematicità dell'organizzazione del lavoro, la cui mancanza in ambito italiano sarà tanto deprecata dal Radcliffe. Ultimo ma non minore elemento comune a tutti i rapporti sia navali che diplomatici è il generale apprezzamento per l'opera svolta dalle navi e dagli equipaggi russi, come anche il Radcliffe conferma nell'ultimo Allegato del suo Rapporto: «*The Russian ships did wonderfully fine work [...]*» (p. 221).

L'Ambasciatore britannico a Roma, Sir Rennel Rodd, redige due documenti relativi alle operazioni di soccorso da parte degli Inglesi nell'evento del terremoto del 1908 nell'area dello Stretto e che sono stati oggetto di analisi in questo volume: il secondo in ordine cronologico è la breve lettera del 5 maggio indirizzata a Sir Grey per accompagnare il Rapporto del Radcliffe, mentre il primo è un rapporto del 4 gennaio 1909 articolato su ciò che avvenne in quella tragica contingenza. Si nota subito una profonda differenza fra i due documenti redatti dalla stessa persona, che pur sembrano documenti redatti da due persone diverse, perché diverso era lo scopo: in quest'ultimo manca totalmente la contorta ambiguità della lettera di maggio.

Nel rapporto del 4 gennaio emerge un grande equilibrio espositivo dove è prevalente l'interesse per la colonia inglese a Messina. Con premura quasi

paterna l'Ambasciatore riferisce di aver compiuto ogni sforzo per avere notizie dei cittadini britannici della citata colonia: «*I am endeavouring to obtain from survivors trustworthy data as to British subjects [...]*» (p. 187), ma allo stesso tempo non trascura di sottolineare l'importanza della presenza delle navi russe sul luogo del disastro insieme alla "*Heroic British Fleet*", e raccoglie anche testimonianze scritte di gratitudine da parte di Siciliani e Calabresi residenti a Roma.

Persino i disservizi informativi o i disagi causati dalla contingenza sono giustificati con semplicità: «*All means of communication with the region affected by the earthquake were interrupted, news came through very slowly, [...] and indeed the first message announcing the disaster only reached me after three days.*» (p. 186).

Da queste osservazioni, e soprattutto da un registro linguistico obiettivo e attento, emerge la personalità di un uomo molto misurato ed anche compassionevole attraverso l'uso della forma verbale '*affected*' che egli utilizza due volte e che non indica un modo di essere colpiti in senso fisico, ma soprattutto psicologico, morale; diversamente, se avesse voluto esprimere solo la violenza fisica del terremoto avrebbe usato '*stricken*'.

Anche i Reali d'Italia sono trattati con toni morbidi e senza sottintesi: «*The Sovereigns of Italy have always shown a noble example to the country in identifying themselves with all humanitarian work, and the courage of the young Queen [...]*» (p. 187). Questa nobiltà d'animo così limpidamente espressa conclude il rapporto del Rodd quando i Reali tornano a Roma in modo discreto, quasi a lutto: «*[...] almost unperceived [...]*», praticamente in punta di piedi.

I tre rapporti del terzo gruppo, rispettivamente dell'Ammiraglio Curzon-Howe e del Capitano Vernon Haggard e del Capo di Stato Maggiore, Capitano S. Luard, riguardano principalmente l'aspetto organizzativo dei soccorsi in Calabria non solo per la parte materiale, ma anche per quell'aspetto di inquadramento e di economicità del lavoro che i Calabresi avevano perduto col terremoto, o forse non avevano mai avuto. L'impegno dei gruppi di lavoro organizzati dagli Inglesi, '*parties*', produsse questo duplice risultato. Ciò emerge chiaramente dai rapporti degli interventi in Calabria mirati a registrare i miglioramenti della popolazione nel loro modo di rapportarsi al disastro e alle cose da fare in modo sistematico. In ciò si fa strada il concetto dell'economicità del lavoro che gli Inglesi tentarono di insegnare alle popolazioni del sud dell'Italia per ottenere il benefico effetto della somma dei valori produttivi. Così Curzon-Howe suggerisce: «*[...] the railway might be energetically repaired [...] and the population [...] beneficially employed on the work, [...]*» (p. 190). Stesso principio che farà dire a Radcliffe: «*Negotiations are*

being made to purchase the lease of a plot of land in an advantageous situation on which to plant this little group of British houses. This arrangement has the double advantage of assisting the British subjects [...] by the re-employment of labour [...]» (pp. 214-215).

Questi collegamenti sugli intenti comuni dimostrano che il *'business'* razionalizzato è un sottofondo presente, anche se non sempre palese, nella maggior parte delle azioni svolte dagli Inglesi, E che le sollecitazioni ad agire abbiano prodotto, almeno in Calabria, un certo effetto positivo risulta dall'annotazione di Curzon-Howe: «[...] *a few did set to work.*», in cui il verbo ausiliare *'did'* in una struttura affermativa ne rafforza l'effetto comunicativo, sottolineando *'l'intrapresa'* dell'azione (Rapporto 5 gennaio, punto 17).

Tenore diverso esprime il breve ma singolare rapporto del Capitano S. Luard che è incentrato sulla consapevolezza che i suoi gruppi di lavoro in Calabria vanno ricompensati per il loro impegno straordinario, e sulla tutela del suo equipaggio in modo quasi paterno per chiedere all'Ammiraglio il riconoscimento dei maggiori sforzi sostenuti sia dagli Ufficiali che dai marinai in quell'occasione: «*Hard Lying Money*». Per ottenere questa gratificazione economica per i suoi uomini egli non usa altisonanti aggettivi superlativi come farà poi il Radcliffe nelle lodi ridondanti agli equipaggi britannici, dice solo molto semplicemente ciò che essi fecero per meritare di essere ulteriormente gratificati.

Grande rilevanza diplomatica esprime pure la prima parte della relazione che l'Ammiraglio Curzon-Howe fece al Ministro della Marina Italiana. Si tratta del rapporto che l'Ammiraglio inglese inviò da Scilla all'Ammiraglio Mirabello il 2 gennaio 1909, qualche giorno dopo il *'fattaccio'* del *"Minerva"* e del rifiuto degli aiuti che prontamente erano stati allestiti a Malta. Qui sono gli Ammiragli di due nazioni schierate in alleanze contrapposte che si confrontano, e l'inglese vuole, in un certo qual modo, avere ragione di quel senso di sfiducia e di diniego espressi dall'italiano nei confronti dell'intervento della flotta britannica nello Stretto. Curzon-Howe ripercorre dapprima le vicende in modo sintetico, e poi con molto distacco fa notare che gli è stato impedito di entrare in porto: «*My flagship was immediately prepared, but a telegram was received from Messina asking me not to come for the present, [...]*» (p. 189), usando molto strategicamente la forma passiva impersonale. Anche se sa bene da chi sia venuto l'ordine, egli diplomaticamente indica solo il luogo di provenienza del telegramma; e con ciò egli riesce ad esprimere a pieno quello che era sua intenzione dire, e che fa recepire al suo interlocutore senza urtarne la suscettibilità. Continuando con questo stile funambolico di scrittura, l'Ammiraglio arriva all'affondo finale con un linguaggio tanto misurato quanto tagliente. Quando non c'è più spazio per giocare alle false apparenze, infatti, egli riesce a veicolare inequivocabilmente la sua convinzione

solo con la forza dell'aggettivo 'evident' seguito dalla certezza di necessità espressa dal verbo modale 'must': «[...] *it was evident that these must be required, [...]*». Con questa espressione, avvalorata dai fatti reali, egli riesce a strappare il 'velo dipinto di ambiguità' che nasconde la verità, concludendo la sua rivalsa con uno schiaffo solenne all'Ammiragliato italiano: «[...] *and so we came on, and in accordance with His Majesty's orders, crossed over to Villa S. Giovanni [...]*» (p. 189) frase che gli offre l'opportunità di esprimere il rispetto per gli ordini del Re d'Italia ed al tempo stesso esaltare la vittoria della sua iniziativa personale.

Il Radcliffe confermerà poi il buon esito di queste relazioni politico-diplomatiche sintetizzate in un colloquio con la Regina d'Italia, riportato nell'Allegato 1 intitolato Diario: «*Her Majesty requested me to help Reggio, and told me that the British Admiral with his ships was looking after the coast to the north of Reggio.*» (p. 195).

Anche il rapporto del Capitano Vernon Haggard è imperniato sul recupero di queste popolazioni da ogni punto di vista, quando le attività di aiuto sono state tendenti a guidare le persone soccorse a prendersi cura di se stesse e dei loro morti. Essi raggiunsero questi risultati offrendo l'esempio della più assoluta correttezza e imparzialità anche e soprattutto nella distribuzione degli aiuti e dei viveri; e che tutto ciò debba essere stato non del tutto facile nell'attuazione, lo rivela il punto 18 del suo rapporto del 5 gennaio: «*A nominal list of the Officers and men landed is attached, also rough receipts for those stores that were supplied in bulk to the Committee. There were casual issues of various stores of which it was not possibile under the circumstances to keep account.*»

Nonostante la costante presenza dei fanti di marina da sbarco per mantenere l'ordine durante la distribuzione e dei turni di guardia che si montavano per proteggere le scorte, in qualche caso c'è stata impossibilità di ottenere un rendiconto completo dei beni distribuiti. A questo punto sembra che le descrizioni di vita e di comportamento della popolazione locale fatte dal Capitano Vernon Haggard abbiano potuto suggerire al Radcliffe nuove varianti di quel concetto di 'dovere da Inglesi' che sarà trattato nel capitolo seguente.

FUNAMBOLISMI DI PAROLE: ALLA RICERCA DELLA VISIONE INGLESE DEGLI ITALIANI

Fra i documenti proposti in questa raccolta, quello stilato dal Colonnello Radcliffe è certamente il Rapporto per antonomasia.

Tale documento è costituito da diversi allegati che tratteggiano, attraverso una serie di quadri, i vari e differenti aspetti legati sia al soccorso offerto dalle nazioni straniere, sia alla reazione della popolazione locale in occasione del disastro del terremoto a Messina e Reggio nel 1908.

In ciò il Rapporto sembra seguire uno sviluppo circolare di cui ogni allegato rappresenta un segmento, ognuno legato al successivo da rapporti di concatenazione sia tematica che terminologica, arrivando a chiudersi con gli stessi temi con cui è iniziato: il rapporto con le autorità e i Reali d'Italia.

Oltre allo stile e al linguaggio usati, cui si è già accennato, un altro aspetto importante di questo Rapporto è l'architettura dei temi in esso trattati, o piuttosto il loro intreccio; temi che si richiamano a distanza attraverso l'uso mirato di parole chiave che segnano il ritorno del concetto per somiglianza o per differenza, per variazione o per espansione del tema stesso. Questa elaborata struttura è la caratteristica che differenzia un rapporto obiettivo, come può essere quello dei capitani o ammiragli, da un Rapporto diplomatico che è stato 'costruito' per sortire un determinato effetto politico.

Nel Rapporto Radcliffe l'ironia diventa un '*modus*' dominante, e viene applicata in maggiore o minore misura a tutti i temi che riguardano gli Italiani, come anche al tema della guerra, ed anche se questa eventualità viene palesata solo nell'ultimo allegato, è una nota che accompagna in sordina tutto il Rapporto, evidenziando, attraverso giochi linguistici più o meno palesi, il grande divario di forze belliche, umane e organizzative esistente fra i due paesi. Infatti il tema relativo ad una ipotesi di guerra viene accennato all'apertura dell'allegato 9, una nota che si arricchisce e si chiarisce al lettore man mano che si procede. Inizia con una specie di oscuro, strisciante "avvertimento" all'Italia «*Should Italy choose to do so [...]*» dove c'è un riferimento vago ad una grave emergenza in cui il paese potrebbe trovarsi coinvolto. Questo rischio sembra gravitare attorno al verbo "*choose*" la cui collocazione, subito dopo «*to confront a serious emergency*» (p. 217) offre al Radcliffe la possibilità di transitare facilmente dal registro di un'emergenza casuale come il terremoto a quello di un'emergenza provocata da una scelta. Ma di quale scelta si tratti non ci è dato sapere fino all'apparire del termine '*war*' e, subito dopo, nell'espressione '*war purposes*' troviamo la chiave degli oscuri avvertimenti, su una eventuale scelta di guerra, che risuoneranno quasi

minacciosi per tutto l'allegato. In questi avvertimenti s'innesca un gioco ironico sui termini 'value' ed 'estimating', che sono alla base di tutto il testo e che danno poi all'Ambasciatore Rennel Rodd l'opportunità di trovare in essi i punti cardine della sua lettera.

In questo cambio di registro deviato verso una ipotetica guerra piuttosto che verso il terremoto, ci accorgiamo che il salvataggio di vite umane, pur attuato nel modo migliore possibile diventa, a volte, in tali documenti un mezzo piuttosto che uno scopo, e che il colonnello è lì soprattutto per soppesare il 'valore' della nazione per 'scopi bellici', anzi, in un periodare volutamente contorto e quasi delirante, egli dichiara apertamente con l'assoluto distacco dell'empirista che è stata proprio l'occasione del terremoto a dargli questa opportunità di conoscenza. A questo punto l'ambiguità del termine 'estimating', riferito alla 'valutazione dell'Italia', si vanifica per lasciare spazio alla realtà di una possibile campagna militare. Ed è proprio su questa eventuale 'military campaign' che egli si avventa con accanimento, e così vedremo che nelle varie fasi in cui egli richiama il tema, alternando il resoconto obiettivo ai punti di vista soggettivi, fornisce chiavi di lettura che all'inizio sono piuttosto criptiche tranne che per pochi, ma quando l'artificiosa vaghezza degli aggettivi e dei sostantivi astratti cede il passo a termini sempre più concreti, l'ironia si trasformerà in corrosivo e palese sarcasmo.

Il richiamo alla guerra aleggia in modo vago fra espressioni come «[...] *in the event of necessity for working with Italian military and naval forces as allies* [...]» (p. 221) ed anche se l'evento non è ben specificato ci sono, nell'allegato, numerosi ambigui riferimenti ad un eventuale conflitto, e ad ogni puntualizzazione emerge sempre più chiara quella 'debolezza' dell'Italia finalmente menzionata apertamente dal Radcliffe: «*In this state of affairs the greatest weakness of the Italian naval and military forces became strikingly apparent.*» (p. 219), in cui è la pesante valenza dell'avverbio 'strikingly' sostenuta dall'inequivocabile evidenza veicolata dall'aggettivo 'apparent' che riversa una sorta di drammatico 'deficit' a carico dell'Italia. Così mentre si scoraggia l'Italia ad intraprendere una guerra con la Triplice Alleanza, c'è anche un certo timore ad averli come alleati data l'inaffidabilità del paese nel suo insieme.

Alla variazione sul tema introdotto fanno da cassa di risonanza numerosi riferimenti al concetto della guerra, talvolta striscianti come per esempio il termine gerundivo 'clashing' che in tutti i suoi piani semantici include il significato di 'scontro', di eserciti, di armi, di fragore di oggetti metallici, persino di colori e di opinioni; o palesi come «[...] *in the Peninsular war* [...]» in cui egli coglie l'occasione per paragonare l'inaffidabilità del sistema militare italiano a quella offerta dai generali spagnoli nel citato conflitto; o ancora il timore della guerra è reso palpabile dall'aggettivo 'apprehensive' che veicola

la consapevolezza sia del pericolo che delle sue conseguenze: «[...] *Italian authorities were so apprehensive of war in spring [...]*» (p. 223).

Il tema della guerra resta intimamente legato a quelle già citate ‘*inherent characteristics of the national temperament*’ per cui tutti gli avvertimenti preventivi fatti all’Italia a non intraprendere una guerra trovano la loro ragione nell’inaffidabilità del sistema Italia, percezione veicolata da termini come ‘*weakness, failure, lack, inefficiency, not reliable, etc.*’ sparsi per tutto l’allegato 9, e presenti anche nei loro sinonimi e forme derivate. Tutte queste negatività a carico dell’Italia accentuerebbero di gran lunga i loro effetti in tempo di guerra, anzi costituirebbero «[...] *an immense handicap to Italy and in time of war would constitute a national peril*» (p. 229). Qui la nota della guerra, che nel suo percorso si è ampliata di connotazioni, sfumature e dettagli aggiuntivi, raggiunge la sua massima espansione di chiarezza concettuale come ‘ulteriore’ avvertimento, dando l’impressione visiva dei cerchi concentrici prodotti da una pietra lanciata in uno stagno. La nota riecheggerà ancora una volta, come variazione sul tema, intrecciandosi ad un altro tema fondamentale che è quello della scarsa qualità ed efficienza delle vie di comunicazione in Italia. Qui egli si riferisce alla guerra in forma edulcorata: «[...] *in the event of a general mobilization [...]*» e coglie l’ultima occasione per chiudere il cerchio di tutti i motivi per cui, nel quadro di un sistema ferroviario molto mal messo, deficitario di tutto e quindi molto lento a fornire i servizi, la guerra sarebbe sconsigliabile: «[...] *it took seventeen days to convey a consignment of blankets from Naples to Catona [...]*» (p. 231), questi diciassette giorni per un viaggio di circa 400 chilometri pongono impietosamente una pietra tombale sull’argomento, affidando ad altri il compito di trarne le conseguenze.

In questo Rapporto si possono seguire le attività del colonnello Radcliffe, nell’area terremotata, dal primo impatto con la nuova realtà fino alla conclusione delle operazioni, attraverso l’esame quasi microscopico delle sue descrizioni, dei suoi puntuali riferimenti, lungo un percorso di quasi due mesi. All’inizio il colonnello si astiene dall’esprimere la sua opinione, e si limita a descrivere i fatti cronologicamente, ma sia lo stile che l’uso della lingua fanno trasparire i suoi punti di vista riguardo alle persone (di alto rango) con cui viene a contatto e talvolta anche i suoi scopi.

Nel primo allegato, intitolato “Diario”, egli riferisce infatti l’impatto con gli effetti del terremoto dal punto di vista della gestione militare, dei rapporti con lo Stato Maggiore della Marina e dell’Esercito e con i Reali d’Italia. In questo allegato predomina l’aspetto militare e organizzativo, mentre quello umano fa capolino attraverso le immagini che emergono qua e là per qualche attimo: incisive e indimenticabili pennellate di colore umano.

Il linguaggio usato nei primi allegati è spesso scarno e dettagliatamente descrittivo, dove pochi commenti personali si aggiungono a ciò che egli vide

o fece, ma una grande voglia di partecipazione e di protagonismo emerge comunque dal susseguirsi frenetico dei dettagli sui tempi e le azioni ravvicinate, le ore, quasi i minuti che lo separano dalla sua importante missione da compiere, che egli definisce un “*task*” tanto impegnativo quanto deludente. La frenesia ininterrotta di riferimenti temporali, che si susseguono come le onde del mare, non in tempesta, ma ritmicamente inesorabili, trova il suo naturale vertice nei paragrafi finali del “Diario”, dove il mutato registro comunicativo è evidenziato da un altrettanto mutato registro linguistico: la priorità del suo Rapporto non è più solo quella di rendere note al Governo Britannico le attività di intervento della Marina Inglese in quella drammatica emergenza, adesso c’è lui come protagonista dei fatti, nelle funzioni di colonnello. È lui che può piegare i fatti ai suoi comandi, ed anche deviare in qualche modo il corso della storia.

Da questo Rapporto, costellato da tante osservazioni che non riguardano solo il presente, emerge infatti una certa proiezione oltre quell’evento, oltre quel teatro di operazioni “militari” di soccorso tanto minuziosamente descritte, dove si percepiscono ancora i lamenti dei feriti intrappolati nelle macerie mentre si preparano le fosse comuni.

In questo contesto il termine ‘*task*’, usato dal Radcliffe per qualificare la sua missione nell’area dello Stretto, indica il compito che un militare deve portare assolutamente a compimento, in quanto il termine in sé indica un obiettivo da raggiungere, e quindi assume anche valenze di dovere morale, quel dovere che l’Ambasciatore definisce ‘*duty*’ nella sua lettera. Andando avanti nella lettura del Rapporto, questo termine nella sua doppia sfaccettatura ‘*task/duty*’ rimane rivestito di connotazioni vittoriane, quando ancora i Britannici sentivano il ‘dovere gravoso’ di civilizzare i popoli meno fortunati e meno capaci. Anche questo concetto, allusivo dello slogan vittoriano «*white man’s burden*» è un altro ‘*leit-motif*’ che, diventando tramite di collegamenti concettuali, sarà capace di evocare mondi molto più ambigui e pericolosi.

Il tema del ‘dovere britannico’ ritorna infatti con toni altisonanti nell’allegato 8 «*The officers and crews of these four ships appear to have done their duty as Englishmen [...]*» (p. 210): ma questo dovere da Inglesi sembra portare con sé diverse valenze a doppio taglio interpretativo se pensiamo che fu proprio il ‘dovere dell’uomo bianco’ nei confronti delle popolazioni più deboli e afflitte da tanti mali ad aprire la strada e a sostenere l’alibi morale della colonizzazione britannica, ancora al massimo splendore all’epoca del terremoto.

Ed ancora fa molta paura l’espressione: «[...] *in that part of the world [...]*» per localizzare geograficamente l’area dello Stretto. Questa espressione, indefinita ad effetto, tipica dei canoni della letteratura vittoriana per indicare genericamente remote parti del mondo soggette a, o suscettibili di, colonizzazione, lascia al lettore ampio margine per richiamare alla mente i

luoghi remoti dell'imperialismo britannico, specialmente in un contesto in cui si è parlato di 'condizioni primitive' ambientali nella zona calabra che anticipano la descrizione di 'quasi selvaggi' che il Radcliffe fa dei Siciliani nel successivo allegato 9.

Echi di imperialismo si sviluppano ancora e si intrecciano con altri temi nel momento in cui emergono i pilastri fondamentali su cui esso si fondò e si sviluppò, tra cui empirismo e tatticismo oltre che sistematicità, il tutto condito da una smodata sete di dominio.

È un gioco quasi perverso terminologicamente quello di manipolare alcune parole-chiave che, richiamandosi a distanza, creano delle trame e sotto-trame concettuali che contribuiscono ad allargare quell'abisso di differenze caratteriali, di capacità operative e quant'altro che separa i due popoli. Ad esempio, il termine "*success*" e derivati funge da spartiacque per differenziare i due mondi, perché viene usato in senso ironico solo quando si riferisce agli Italiani, mentre in genere serve a veicolare l'esaltazione per tutto ciò che è inglese, come è evidente nel riferimento l'opera svolta dal Dr. Douglas, soggetto britannico: «*Dr. Douglas has been very tactful and successful in dealing with the local authorities and the numberless unforeseen difficulties [...]*» (pp. 215-216).

Grazie alla scelta accurata degli aggettivi, in poche righe emerge la figura a tutto tondo di questo dottore che non solo incarna le qualità dell'empirista che, pur essendo medico, grazie alle sue conoscenze empiriche riesce ad organizzare e realizzare un progetto pratico come quello di installare case prefabbricate, ma anche quelle di un buon diplomatico veicolate dall'aggettivo '*tactful*'. Nella collocazione sequenziale dei due aggettivi '*tactful and successful*' riferiti al medico inglese, in cui il secondo si configura come subordinato al primo, entrambi collaborano al successo finale a carico del terzo aggettivo '*local*', che riguarda le autorità locali. In ciò c'è tutta l'impostazione politico-diplomatica dell'imperialismo britannico in cui sembra che la conoscenza empirica e le capacità di mediazione abbiano una parte rilevante nel conseguire il successo. Qui le abilità espresse dal Dr. Douglas ci confermano che gli Inglesi avevano già sviluppato capacità d'intesa nei rapporti di scontro iniziale con popolazioni che essi ritenevano 'inferiori'.

Questo decantato pragmatismo inglese inevitabilmente richiama alla mente che secondo il Radcliffe anche i migliori medici Italiani, troppo teorici, mancavano di tali capacità, ed anche questa caratteristica venne considerata un aspetto 'debole' del sistema: «*The Italian medical services contain many very capable surgeons and theorists on medical science, but, in practice, as seen at the earthquake, the results achieved by the Army Medical Staff could hardly have been more disappointing.*» (p. 225). Dove in una struttura piuttosto ampollosa l'aggettivo '*disappointing*' di valenza assolutamente negativa,

rientra concettualmente nella schiera dei termini usati dal Colonnello per veicolare il fallimento italiano in ogni campo.

Il Dr. Douglas offre al Radcliffe l'opportunità di trattare tanti temi che contemporaneamente si intrecciano fra di loro e sono comunque tutti tendenti a mettere in risalto le differenze caratteriali dei due popoli, e sempre negative a carico degli Italiani. Tutta l'alta capacità di mediazione del personaggio è messa in discussione dagli Italiani che ostacolano qualunque progetto «[...] *to hinder every kind of enterprise* [...]», e qui s'innesci un'altra parola-chiave che rappresenta l'ostruzionismo della popolazione locale alle attività degli Inglesi veicolato dal verbo '*hinder*' a cui faranno eco alla distanza, nella parte finale del Rapporto, i suoi sinomini quali '*obstruct*' e '*prevent*', tutti veicolanti atteggiamenti di impedimento alle opere di soccorso e di sviluppo organizzate dagli Inglesi a Messina. Questi termini, carichi di valenze negative a carico delle popolazioni del sud dell'Italia, vengono usati estensivamente dal Radcliffe per anticipare dei punti di vista che saranno colti dall'Ambasciatore R. Rodd nella già citata lettera

Il Radcliffe usa il verbo '*succeed*' anche per gli Italiani, ma solo come controcopia ironica del fallimento che diventa nota dominante a carico delle forze navali e militari italiane «*In addition to failing to do things* [...]», oppure (sempre nell'allegato 9) «*But they succeeded to a certain extent in preventing* [...]» (pp. 220-221) sta ad evidenziare ironicamente il fallimento degli Italiani nel far fronte all'emergenza, persino nel rifiutare gli aiuti internazionali. E così nell'ultima parte del Rapporto anche il tema dell'ostruzionismo nei confronti dei soccorsi stranieri viene riproposto con maggiori e più accurati dettagli che amplificano per espansione il tema in oggetto.

Nonostante la sua durezza militare, Delmé-Radcliffe è capace di fare trasparire al tempo stesso le sue sensazioni, di rendere percepibili, anche se non sempre in modo palese, i suoi atteggiamenti diplomatici e poi, man mano che procede nel Rapporto, anche i suoi punti di vista, attraverso l'accurata scelta delle parole, spesso ad effetto immediato, o subdole al punto giusto da stare funambolicamente in equilibrio. Per esempio nell'espressione usata nell'allegato 3: «*It was found impossible to send these troops by train and they were consequently dispatched by sea.*» (p. 203), egli usa l'aggettivo '*impossible*' quasi come uno scudo diplomatico, perché pur volendo evidenziare le ulteriori perdite di tempo causate da tutti i 'deficit' del sistema militare e navale italiano, non vuole andare oltre un certo limite, e quindi si serve talvolta di aggettivi ad ampio spettro interpretativo per potere comunque denunciare il fatto senza indicare un colpevole, ma con una buona dose di ironia mista a compatimento. Tutto questo però, a prima vista, emerge in modo del tutto naturale e spontaneo dal Rapporto, come se non fosse stato predeterminato.

Atteggiamento diverso egli assume nei confronti delle autorità civili per le quali il suo disprezzo aperto emerge chiaramente nelle Osservazioni Generali poste a chiusura del Rapporto (allegato 9), e senza alcun riguardo per le sue vittime.

Egli comunque riesce sempre a farci capire quali cose ha apprezzato di più e quali di meno, anche e soprattutto nelle sue relazioni politico-diplomatiche, attraverso una sorta di 'non-detto' non solo rivelato dalla scelta linguistica e strutturale, ma anche dal registro stilistico. Per esempio, nell'incontro con la Regina d'Italia prima, e con il Re d'Italia dopo, è il cambio di registro stilistico che fa la differenza per classificare come partecipato e apparentemente informale l'uno, mentre formale e distaccato l'altro (allegato 1). Nei due diversi approcci egli non ha bisogno d'esprimere le proprie opinioni personali, che tuttavia appaiono evidenti attraverso una mirata e funzionale scelta dei mezzi comunicativi, infatti nell'espressione «[...] *Her Majesty was on board and wished to see me [...]*» (p. 194). C'è tutto l'orgoglio dell'uomo militare e del diplomatico nella forma verbale '*wished*' che è qualcosa di più del semplice 'volere', esso infatti veicola il forte desiderio della Regina di affidare al Radcliffe le sorti del suo popolo sofferente. Tutto avviene in uno stile apparentemente informale dettato dalle circostanze, ma nei modi e nelle fasi in cui l'incontro avvenne si può rintracciare tutto il protocollo di Corte. Con pochi tratti essenziali la scena viene visualizzata attraverso il movimento dei personaggi, dal modo in cui la Regina si presenta, da quello che dice e da come lo dice. Il movimento dei personaggi esprime rispetto e deferenza: «*I was met by the Duke of Lante and Count Trinità, gentlemen in waiting to Her Majesty the Queen [...]*» (p. 194), dove la forma passiva del verbo di moto ha la funzione ben precisa di indicare che sono stati i due nobili ad andare incontro a lui, e non il contrario, per accompagnarlo da Sua Maestà la Regina che lo riceve in grembiule bianco da infermiera con le maniche arrotolate, ma ciò che importa è solo quello che dice, in un arco molto limitato di minuti, data la contingenza del momento. Ancora una volta le precisazioni temporali sono funzionali al fine di circostanziare i fatti, creando dei limiti che sono di per sé significativi e contribuiscono in modo rilevante a fare emergere il non detto. «*In four or five minutes she told me more than I had learnt from all other sources up till then, [...]*» (p. 194). Sono quattro o cinque minuti decisivi in cui il Colonnello capisce che la Regina è affidabile, e che a parte le qualità umane, ella è anche dotata di capacità intellettive e strategico-organizzative non indifferenti. Con poche parole egli dà il quadro di una donna che mentre medica i feriti riesce a tenere le fila sia sul piano politico-diplomatico che su quello organizzativo.

Ben altro registro stilistico viene utilizzato per l'incontro con il Re, in cui la fugace casualità è rappresentata in tutti i suoi stretti limiti dall'espressione

«[...] *he caught sight of me [...]*» (p. 195). Anche se il Colonnello non dice che il Sovrano d'Italia non aveva specificatamente chiesto di vederlo, ciò emerge da quello sguardo quasi casuale, dell'ultimo momento, mentre sta per lasciare il "Sutlej". È una scena di alta diplomazia quella in cui i due uomini politici si stringono la mano e scambiano qualche parola sulle operazioni in corso. Emerge da questo incontro non programmato tutto il timore del Re che la presenza militare degli Inglesi possa rappresentare un'arma a doppio taglio per l'Italia. Indubbiamente l'espressione 'si accorse di me' riferita al Re lascia il senso del vago e del non voluto che contrasta con le modalità dell'incontro con la Regina.

Ancora cambio di registro nel secondo incontro con la Regina: attraverso la descrizione circostanziata delle azioni, col supporto delle determinazioni temporali anche sotto forma di avverbi. Quì il Radcliffe riesce a dare il quadro di una situazione quasi in movimento, non solo fisico ma anche suscettibile di possibili risvolti sul terreno diplomatico, ed in ciò egli lascia piena libertà interpretativa al lettore. «*Whlist the Minister was speaking with me, Her Majesty the Queen came on deck, and at once asked me [...]*» (p. 196). In questo secondo incontro, che si può definire informale sotto tutti gli aspetti, la Regina quasi si precipita sul ponte, interrompendo finanche la conversazione del Radcliffe col Ministro della Marina per avere notizie delle operazioni a Reggio. In questo apparente incontro tra vecchi amici si legge l'urgenza e la necessità di avere notizie, tanto che non si bada più al protocollo.

Anche se ormai appare chiaro che il Radcliffe sia un abile manipolatore della parola scritta, ci sono dei casi in cui egli riesce a mantenere a lungo il distaccato registro di cronaca, come per esempio nella descrizione del terremoto nei modi e nei tempi in cui si manifestò, ma nonostante ciò egli riserva ai lettori alcune sorprese linguistiche e stilistiche quasi narrative da non sottovalutare.

Sicuramente il suo scopo principale palese era anche quello di fornire un capillare resoconto militare in cui i rapporti di causa ed effetto fossero emergenti e da cui bisognava soprattutto trarre conclusioni d'indirizzo che potessero condurre all'elaborazione immediata di strategie d'intervento umanitario e di soccorso a breve e lungo termine. Quindi il registro linguistico di questa descrizione è spesso quello statistico dell'osservazione dei fatti, dell'indagare la ragione della smisurata estensione della tragedia, dell'individuare quanto l'incidenza dell'intervento umano sia stata significativa, come anche quanto le reazioni comportamentali abbiano inciso nella classificazione dei morti, dei feriti e dei sopravvissuti.

Nella sua osservazione circostanziata della realtà, sembra che il Radcliffe sia stato un attento lettore di D. De Foe e del suo Robinson Crusoe esclusiva-

mente per quel che riguarda la trattazione dei fatti avvenuti, non solo visti da lui stesso, ma anche appresi attraverso il racconto di testimoni attendibili, come quello del Maggiore Graziani, o quello del Dr. Lupton che vissero e descrissero l'esperienza del terremoto personalmente. Ma c'è una grande differenza nel modo in cui ciascuno di essi ha vissuto tale esperienza, e molto di questo si deduce dal modo in cui ciascuno si rivestì subito dopo le scosse fatali. Nel riportare dettagliatamente quello che il Maggiore Graziani riferì come sua esperienza personale del terremoto, si avverte un grande interesse ad esaltare la figura dell'uomo militare che, a confronto con il pericolo, non trascura di onorare la divisa fino all'ultimo dettaglio anche nei momenti più drammatici. «[...] *the operation of putting on the pieces of uniform and sword* [...]» (p. 198). Anche la relazione del Dr. Lupton è molto puntuale e dettagliata, ma attraverso il suo stile essenziale emerge un assoluto non coinvolgimento personale se non quello di essere felice di sopravvivere, e diversamente da quella del Graziani la sua 'vestizione' è molto rapida: «[...] *I slipped on a few clothes* [...]» (p. 171). Inoltre questo suo resoconto obiettivo su ciò che vide, proprio mentre si faceva strada fra le macerie, diventa preziosa testimonianza scritta, specialmente per quel che riguarda le attività di sciacallaggio e quant'altro, che sarà poi manipolata dal Radcliffe. «*Luckily there seems to be no tendency towards looting. I consider it a miracle that I escaped; [...] 3 o' clock – Saw the first looting. The people aided by Customs Officers in uniform began looting the Custom House. One or two Carabinieri attempted to stop proceedings but could do nothing.*» (p. 171).

Riprendendo il Rapporto Radcliffe, l'evidenza statistica che i meno forti e capaci sopravvissero a quelli che invece, forti e capaci, poterono fuggire, fornisce la variazione sul tema di un'altra evidenza: le casupole più modeste e misere della periferia rimasero in piedi, mentre dei meravigliosi edifici a tanti piani della 'Palazzata' non rimasero che spettrali scheletri in disfacimento.

Anche in una narrazione obiettiva egli spesso si serve tecnicamente di 'parole-chiave' che rimbalzano da un paragrafo all'altro con lo scopo di tener salde le fila di un discorso che cattura immagini e sensazioni in modo non palesemente voluto, ma che si insinuano nella sensibilità del lettore attraverso la scelta efficace di termini carichi di suggestioni, di effetti visivi o uditivi, mentre l'ironia non manca mai di farsi avvertire come un brivido serpeggiante attraverso una parola apparentemente innocua come '*tradition*' che diventa il cardine di un attacco in "crescendo" al popolo siciliano, quando i toni si fanno sempre più aspri, e dai saccheggi delle case si passa alla depredazione dei cadaveri.

La scena quasi apocalittica delle prime forti scosse è ricca sia di parole che suggeriscono movimento in ogni direzione, ma anche di suoni dalle più svariate tonalità, e subito dopo tutto tace lasciando campo libero alle grida e

ai lamenti. Senza scendere al patetico e al compassionevole, il Radcliffe rende il dramma percepibile usando parole quasi onomatopeiche come *'thunderous'*, *'rumbling'* e *'roar'*, attraverso cui riusciamo quasi a percepire i boati e il ruggito violento del fenomeno naturale, che si mescolano al fragore del crollo delle case creando un unico sinistro rimbombo.

Negli alti e bassi delle chiavi espositive del resoconto sul terremoto, lasciamo per un momento il fangoso e spettrale teatro degli avvenimenti a terra per seguire gli effetti dell'onda anomala di marea. «[...] *a great wave swept the shores [...]*» La descrizione dell'onda anomala di marea si avvale di termini tecnici per evidenziare il suo formarsi ed anche le sue dannose conseguenze in porto, ma non c'è capacità distruttiva nell'espressione citata, essa piuttosto allarga l'orizzonte visivo creando un'immagine di spiagge allagate e quindi ripulite col ritrarsi dell'acqua. Se fosse stata usata la forma *'invaded'* o *'flooded'* l'immagine non avrebbe avuto la stessa forza di visualizzazione del fenomeno naturale espressa da *'swept'*. Ed ancora: «*The water receded after the wave, leaving bare the sea bottom for 150 yards out [...]*» (p. 199). Qui notiamo nuovamente come egli riesca a transitare da un registro ad un altro tramite gli aggettivi, ed in questo contesto l'aggettivo *'bare'* rivela una valenza particolarmente evocativa nel suo significato originario di 'nudo' o 'scoperto' che rivela per una sola volta il mistero del fondo del mare, per pochi attimi non protetto dall'acqua che copre tutti i suoi segreti. In più, l'espressione «[...] *leaving bare the sea bottom [...]*» è piuttosto obsoleta specialmente nella struttura che risulta molto enfatica per la insolita collocazione dell'aggettivo, più adatta alla declamazione poetica di qualche secolo fa che ad un testo diplomatico, ma comunque molto efficace dal punto di vista evocativo. Questi espedienti linguistici facilitano anche il transito di lettura dal registro tecnico-informativo a quello narrativo; se quell'aggettivo fosse stato sostituito da *'uncovered'* sarebbe stato solo un dettaglio tecnico, e quindi non capace di distrarci per qualche istante dal teatro della tragedia.

Certamente l'onda s'identifica come effetto secondario del disastro, ma poiché non fece vittime, la vediamo quasi come un segnale di fine tempesta. La precisione e la dovizia dei particolari sulla sua strana tipologia e sui tempi e i modi in cui si manifestò sulle due sponde dello Stretto, c'inducono a vederla più nel suo carattere di fenomeno naturale, che come qualcosa di catastrofico, e riusciamo a seguirla con curiosità scientifica per tutto il Mediterraneo proprio come qualcosa di straordinario.

Anche questo secondo fenomeno si conclude con una grande 'quiete' quasi innaturale da cui ci sentiamo avvolti, rimanendo consapevoli di lasciare a terra il retrogusto amaro della più spettrale quiete sopraggiunta al cessare dello sciame sismico. C'è l'evidenza linguistica che i due fenomeni sono

correlati fra loro da parole-chiave veicolanti calma e fissità surreali dell'ambiente circostante dove dopo l'incalzare di scene caratterizzate da grande vivacità e movimento, in entrambi i casi sembra avvertire l'impatto di una frenata brusca: «[...] *after this there was quiet* [...]» (p. 199) in cui il termine '*quiet*', nella funzione di sostantivo, riesce non solo a suggerire la visione apocalittica della quiete dopo il terremoto, ma anche a richiamare concettualmente la stessa quiete che seguì dopo l'onda, attraverso la variante degli aggettivi '*calm*' e '*still*'.

In questo resoconto sul terremoto, il Radcliffe fa anche emergere palesemente lo scopo di mettere allo scoperto le 'colpe' e i 'misfatti' dei Siciliani, di dimostrare che ci fu una loro responsabilità nell'entità distruttiva del terremoto, e che l'incuria e la disattenzione hanno incrementato la rovina, ed anche qui, attraverso l'uso mirato delle sue scelte linguistiche, il Colonnello riesce a passare facilmente dal resoconto obiettivo alle valutazioni soggettive. Mentre nell'immagine precedente abbiamo visto termini diversi che concorrono a veicolare la stessa sensazione, adesso vediamo uno stesso termine usato per veicolare il concetto di inadeguatezza attraverso contesti diversi: «*Nothing could be imagined less fitted* [...]» (p. 200) dove '*less fitted*' diventa un concetto-chiave, caricato di valenze squisitamente ironiche nel momento in cui il Radcliffe vuole dare una valutazione obiettiva dell'inadeguatezza dei sistemi edili a Messina. Questo '*leit-motif*' gli consentirà poi di passare al registro delle valutazioni soggettive cariche di ben più pesanti valenze: «*The population of the Sicilian side is perhaps the least fitted* [...]» (p. 201). L'inadeguatezza dei Siciliani ad affrontare i problemi diventa un ironico e triste ritornello, un'inidoneità quasi congenita tanto da indurre l'Ambasciatore R. Rodd ad usare l'aggettivo '*inherent*' per definire quelle strane caratteristiche peculiari del popolo siciliano; ed in tutto ciò è il termine '*fitted*' fa da '*trait-d'union*' fra il contesto edile e quello umano, mantenendo vivo un '*leit-motif*' che serpeggia sin dall'inizio del resoconto sul terremoto, per diventare estremamente palese quando l'inadeguatezza viene completata concettualmente e chiarita nella frase successiva dall'aggettivo '*incapable*' che è una delle caratteristiche principali con cui il Radcliffe marchia i Siciliani, per concludersi negli ultimi due paragrafi con un repentino cambio di registro. Qui, senza ricorrere a funambolismi linguistici, il linguaggio usato diventa diretto, offensivo, spietato e spesso non si limita a riportare solo fatti realmente accaduti, ma indulge nel tradurre i punti di vista personali dell'autore mediante l'ampio uso di aggettivi ed avverbi ad effetto graffiante che veicolano un certo compiacimento dell'orrore. La descrizione del terremoto si chiude con le note del più basso degrado e del disprezzo perenne a carico dei Siciliani che sembrano visivamente risucchiati nel gorgo dell'infamia dall'efficacia semantica del termine '*depth*' che richiama la profondità

mentre si completa concettualmente col verbo ‘*sink*’ che nei suoi significati primari visualizza l’affondamento in acqua. È un’immagine di dissolvenza in acque metaforiche, anche se il termine specifico non viene menzionato ma soltanto suggerito dal contesto: «*There seemed to be no limit to the depth of infamy to which these Sicilian ruffians would sink.*» (p. 201).

Una delle strategie comunicative del registro diplomatico, utilizzate dal Radcliffe in questo Rapporto, è certamente lo stile; così quando egli riferisce sull’organizzazione militare e navale italiana, poiché all’inizio non vuole sbilanciarsi oltre un certo limite nelle critiche al sistema, si attiene rigorosamente alla descrizione dei fatti, nei modi e nei tempi in cui avvennero, con frasi lineari, prive di aggettivi e di colore. Tuttavia, anche quando riporta azioni ben riuscite, realizzate dagli Italiani e degne di lode, il Colonnello non perde l’occasione per sottolineare i vuoti organizzativi o i disguidi tecnici, e non ammette mai motivazioni umane dovute alle drammatiche circostanze per giustificare il fallimento di una certa azione, ma è sempre pronto ad attribuirlo all’incapacità e alle cattive qualità umane degli Italiani, che comunque non sono mai espressamente menzionate negli Allegati 3 e 4.

Egli tratta gli argomenti Marina ed Esercito italiani in due momenti separati del suo Rapporto. Nella prima fase egli presenta l’organizzazione di tali Forze come Istituzioni Nazionali e quindi si attiene ad un registro che non si spinge oltre l’ironia, mentre nella seconda fase – e specialmente negli ultimi due allegati – quando vuole mettere in risalto le grandi capacità britanniche, perde spesso il controllo diplomatico pervenendo ad un conseguentemente mutato registro linguistico. In qualche caso sono i verbi modali che segnano la differenza di approccio allo stesso tema come, per esempio, quando egli riferisce della mancata manutenzione della ferrovia nel contesto istituzionale, «*When it was discovered that the railway line could be worked [...] a train was sent from Messina at 10 a.m. [...]*» (p. 202), dove la sua disapprovazione rimane ironicamente velata, ma poi, nelle sue Osservazioni Generali, specialmente quando affronta l’eventualità della guerra, diventa addirittura sprezzante nei confronti dell’organizzazione della rete ferroviaria italiana «*Under proper management it ought to have maintained a regular and frequent train service.*» (p. 231).

Nelle due diverse affermazioni, i verbi modali “*could*” e “*ought to*” veicolano concetti diversi, l’uno una mera possibilità di fare qualcosa che non fu fatta, e l’altro ciò che gli Italiani avrebbero dovuto fare ma che poi in realtà non fecero. Nel secondo caso la connotazione morale veicolata dalla struttura verbale modale “*ought to*” segna la differenza di approccio allo stesso tema, anche se entrambi confluiscono a gettare, pur con gradualità diversa, il discredito sugli Italiani per la loro ignavia e indifferenza verso i problemi vitali del paese. Questi concetti trovano la loro sintesi nell’ultimo e più amaro allegato:

«*If the naval commanders had had their way, it is probable that not a single foreign ship would have been allowed to rescue a soul.*» (p. 220). Effettivamente ci fu una certa titubanza nel fare entrare in porto navi da guerra britanniche, ma questo non dipese dai singoli comandanti; in ogni caso egli approfitta a piene mani dei dati obiettivi riscontrati nei rapporti navali per lanciare impietose accuse a tutto il sistema navale italiano.

Ancora nella prima fase di tale trattazione anche il registro linguistico è accuratamente scelto per rimanere strettamente nell'ambito dei fatti, senza elogi, e con opinioni personali piuttosto velate. In questa prima parte del Rapporto il Colonnello appare solo in veste d'indagatore, informato sui minimi dettagli, ed è proprio questa minuziosa conoscenza degli eventi, dei luoghi e dei tempi di attuazione anche per fatti avvenuti precedentemente al terremoto, che gli dà l'opportunità di fare emergere la scarsità qualitativa e quantitativa dei mezzi militari italiani. Così il termine 'debolezza', menzionato a proposito delle Forze Armate solo nell'allegato 9, viene in prima fase mistificato per il tramite dell'edulcorato termine 'valore', che con tutto il suo bagaglio ironico sarà acquisito anche dall'Ambasciatore Rodd nel redigere la sua lettera al Secretary of State for Foreign Affairs nel momento in cui vuole dare un quadro della situazione italiana in quel momento storico.

I due brevi resoconti sull'organizzazione delle Forze Armate Militari e Navali Italiane si sviluppano in modo circolare cominciando con un dato di fatto, cioè la consistenza precisa di tali Forze, e concludendosi miseramente sulla inefficienza delle stesse. In questa prima fase i toni nei confronti delle Forze Armate non sono aspri, ma tali da stare mirabilmente in bilico fra obiettività e compatimento. Egli fa sempre in modo da evidenziare un qualsivoglia 'deficit' che sia utile a mettere in luce la debolezza e l'incapacità organizzativa del sistema «*[...] a large number of men were absent [...] the total strength present at Messina amounted to, perhaps 1.500 men.*» (p. 202), dove la limitata presenza numerica dei militari in forza a Messina offre di per sé un quadro di deficit. Spesso il fallimento emerge solo dalle puntualizzazioni cronologiche che trovano nell'inefficacia dell'azione la ragione delle perdite di tempo negli interventi di soccorso. Ad esempio «*[...] this was not known till later [...]*» rafforza la valenza negativa dell'espressione dove l'avverbio 'later' (p. 202), sottolinea il ritardo nell'intervento dovuto all'incapacità di coordinamento e di acquisire informazioni, veicolando anche ironicamente la vanificazione degli sforzi.

Nell'affannosa ricerca di soluzioni, l'organizzazione navale italiana appare goffa, sembra brancolare nel buio dei 'se', dei malfunzionamenti e dei ritardi, e ancora una volta si mette in evidenza l'incapacità degli Italiani di selezionare le priorità da essere attivate, nota che risuonerà ancora molto più pesantemente nell'allegato 9 che in effetti contiene tutti i temi accennati

nei precedenti allegati ma con toni più esacerbati: «*They seemed stunned at the immensity of the disaster and unable to select something on which to commence work.*» (p. 218). Sono quindi evidenti gli impacciati tentativi dell'Esercito Italiano per dare avvio ai soccorsi, ma nella frantumazione o assenza di notizie si trascurano le cose più importanti come le vie di comunicazione. «[...] *the first telegram sent had not reached Catania at all and the second only at 7 p.m.*», oppure «*The steamship 'Washington' came into the harbour [...] and, as she was a speedier ship, the 'Montebello' requested her to hurry on to Catania with the news.*» (pp. 202-203). Dopo le taglienti osservazioni precedenti tutto il fallimento dell'organizzazione militare italiana viene esemplificato da un frenetico vagare di navi, per recapitare, senza successo, messaggi sul disastro, cosa che poi viene realizzata dalla nave americana 'Washington', che è più veloce.

Emerge chiaramente a chiusura del cerchio organizzativo del sistema italiano che le operazioni di soccorso organizzate dagli Italiani devono essere state molto lente, se la nave-ospedale "Campania", attrezzata all'uopo, riuscì a raggiungere Messina solo il 2 gennaio. Sembra proprio che gli Italiani siano più bravi a parlare che a fare, 'slogan' che dopo tutto esemplifica la differenza che passa tra il pragmatismo e la speculazione del pensiero!

In ogni caso lo scopo principale degli allegati 3 e 4 era quello di fornire dati relativi agli effetti del disastro e delle opere di soccorso svolte dalle Forze Armate italiane, ed il Colonnello lo assolve con la precisione di un ragioniere, mentre quando passa a riferire sull'assistenza britannica prestata (allegato 8), egli sa tramutarsi in un appassionato partecipe delle sventure umane, in grado di utilizzare efficacemente ogni mezzo linguistico e stilistico per elogiare l'opera dei soccorritori britannici, dove anche i dettagli cronologici, e le sequenze temporali stesse sono altrettanto significative quanto le parole esplicite: quello che gioca a sfavore degli Italiani, contribuisce notevolmente a sostenere l'apoteosi dei Britannici, e quindi funge da spartiacque, suggerendo contrasti stridenti fra i due mondi. Naturalmente anche questi contrasti temporali possono non essere consecutivi nella trattazione, anzi non lo sono quasi mai, ma come tutti gli altri temi si richiamano per connessione di idee: «*The first news from Messina reached Rome at 5.25 p.m. on the 28th [...]*» (p. 203), e così emerge senza altri commenti l'inefficienza degli Italiani che non sono stati capaci di far giungere a Roma notizie del disastro prima di 12 ore dall'avvenimento. Di contro, per le attività di soccorso britanniche si legge: «*An hour elapsed while the ship was coming to anchor [...] During this time a temporary hospital had been prepared [...]*» (p. 213), e siamo travolti dall'elencazione in stretta sequenza di tutte le azioni che gli Inglesi riuscirono a compiere in un'ora! Non ci sono aggettivi ampollosi, solo quelli necessari ai

fini descrittivi, ma l'elogio e la meraviglia emergono spontanei dai fatti descritti in modo particolareggiato e soprattutto dai tempi. Si resta stupefatti per il difficile imbarco di 1080 profughi e 300 feriti gravi in 6 ore e con una sola scialuppa per volta! Tutto quello che attiene alle attività britanniche diventa così "*astonishing*" mentre quello che riguarda gli Italiani è sempre più "*failing*" (e nei loro derivati), concetti che scorreranno paralleli per tutto il resto del Rapporto a volte veicolati anche da sinonimi. Ed ancora: «*The embarkation had commenced at 8 p.m. [...] But at 2 a.m. the 'Ophir' sailed. [...] It considerably astonished the Italians who witnessed it*» (p. 213). Questa scena si chiude così con uno schiaffo agli Italiani che sembrano capaci solo di assistere stupefatti alle sorprendenti azioni degli Inglesi, inoltre si contrappone per contrasto a quella dell'imbarco di 280 feriti sulla nave ospedale "Taormina", ed anche qui sono i numeri che offrono una certa chiave di lettura: «*The Taormina capable of carrying 2.500 patients [...] and only 280 about were taken on board [...] as the staff objected to having no more*» oppure: «*It was typical of Italian callousness to suffering that the patients were all dragged on board the "Taormina"*» (pp. 226-227).

Due volte egli tratta il grave episodio verificatosi a bordo della nave-ospedale "Taormina" presa in affitto dalla Croce Rossa Italiana, e in ciò egli sembra riutilizzare lo stesso stile usato per affrontare gli argomenti scabrosi: anche questo infatti si sviluppa in due fasi. Quando si rappresentano fatti di cronaca organizzativa (allegato 5), l'ironia è blanda e si mescola spesso col dubbio e col beneficio d'inventario, ma non c'è nessun termine di riferimento all'opera effettivamente svolta, e questo espediente permette al Radcliffe di scindere l'Istituzione dalla sua operatività, riuscendo così a ridicolizzare quest'ultimo aspetto senza coinvolgere l'altro nella corrosiva ironia espressa successivamente (allegato 9).

Anche il breve resoconto che riguarda la Croce Rossa Italiana, articolato in tre soli paragrafi, appare quindi come un esercizio di alta diplomazia. Radcliffe qui dà l'impressione di riconoscere la funzione della Croce Rossa Italiana, ma di fatto nel secondo paragrafo egli riferisce sull'opera svolta da questa istituzione in formula dubitativa, scegliendo contenuti e strutture verbali che lasciano campo libero all'interpretazione personale, ad esempio: «*The Italian Red Cross reports [...]*» oppure: «*The report states further that [...]*» Pur non contestando, per ora, le affermazioni della Croce Rossa, in entrambi le espressioni egli usa dei termini tipici delle comunicazioni diplomatiche usati quando si vogliono esprimere dubbi sulle affermazioni degli altri, ma al momento non si hanno prove certe della loro infondatezza. Solo nell'ultimo paragrafo dell'allegato sull'opera della Croce Rossa comincia un affondo, all'inizio molto velato, che alla fine consentirà al Radcliffe di creare un ponte verso l'inferno rappresentato dalla nave-ospedale "Taormina" nell'allegato 9.

Si può dire che in qualunque ambito, l'ironia diventa più aggressiva quando la malversazione, l'incapacità o l'indifferenza riscontrate riguardano l'operatività, così nel trascinarsi dei feriti a bordo del "Taormina" il contrasto fra i due diversi modi di agire appare evidente, e nell'incuranza verso le sofferenze c'è tutta la disapprovazione inglese che quasi sfiora il disprezzo.

Il diverso modo di imbarcare i feriti sottolinea simbolicamente una delle tante ragioni di diversità che allontanano i due popoli, diversità evidenziata dall'avverbio *'unsystematically'*, oppure dalla struttura verbale di participio passato *'improvised'* che ricorre diverse volte ad oscurare le attività svolte dagli Italiani, mentre l'imbarco sulle navi inglesi avvenne «[...] *in the most methodical manner* [...]» mentre avanza tutto l'orgoglio dell'"essere" Britannici, dell'appartenenza all'"Impero Britannico" insieme al vanto della loro efficienza organizzativa e operativa. Si rincorrono per tutto il testo espressioni come *'British Nationality, British subjects, British houses'*.

Nel contesto del trattamento dei feriti, su un atteggiamento di insensibilità generale definita *'callousness'*, con un termine obsoleto ma efficace a veicolare anche fisicamente il concetto, si innesta il termine *'trouble'* che ne rappresenta una sfaccettatura, una conseguenza, utile a sottolineare in modo sprezzante l'abisso di differenza fra il modo di fare inglese e quello italiano nei confronti dei feriti, infatti nell'allegato 9 si afferma che: «*Fresh water was scarce, and very little trouble was taken to provide it for the patients, [...]*» e continuando: «[...] *when with a little trouble fresh water might have been procured.*» (p. 226). Anche se in contesto diverso, ritroviamo questo *'trouble'* per sottolineare il mancato sbarco di materiali medici urgenti che rimasero sulla stessa nave per tre viaggi consecutivi perché: «[...] *her captain would not take the trouble to unload.*», come egli afferma nello stesso allegato 9 (p. 224), quando l'attacco al sistema diventa ormai frontale e senza maschere; mentre nell'allegato 3, quando per un disguido di informazioni i capitani delle navi tornano a Messina senza le truppe, egli si serve dell'espedito dubitativo della forma impersonale per innescare, comunque, il sospetto sul menefreghismo dei capitani, che pur di non avere problemi, fingono di non avere ricevuto gli ordini: «*It is stated that this was done to save themselves the trouble of embarking the troops.*» (p. 203). Questo passare da formule vaghe o dubitative a formule decisamente accusatorie si riscontra su molti dei temi trattati man mano che si procede verso l'ultima parte del Rapporto.

Il volere risparmiare fatica, a costo delle sofferenze altrui o anche della morte, stride con l'alacrità e le incessanti fatiche profuse dai britannici che non conoscono soste o cedimenti, e nello spirito dell'apoteosi a volte ritorna qualche termine obsoleto col suo fascino semantico per sottolineare la loro infaticabile attività, come nel caso dell'aggettivo *'unflagging'* che nel testo sta ad indicare che nessun cedimento si registrò nel modo di operare dell'organizzazione

britannica. Effettivamente dal punto di vista semantico il termine, nella sua forma affermativa *'flagging'* si riferisce al cedere della bandiera sull'asta, nella forma negativa *'unflagging'* esprime quindi questo mancato cedimento, creando un'immagine visiva: «[...] *and they have continued to work with unflagging energy up to the present time.*» (p. 214).

Il Colonnello si rivela, inoltre, molto attento a menzionare altre organizzazioni di soccorso indipendenti dalla Croce Rossa, quali i Cavalieri di Malta e la Milanese, che comunque non riuscirono mai ad agire a tutto tondo nel soccorrere i terremotati, e dà anche grande rilievo, pur concisamente, all'opera svolta dal Vaticano nella raccolta e distribuzione degli aiuti in denaro provenienti da tutto il mondo: «[...] *very large subscriptions from all parts of the world had been received at the Vatican, [...]*» (p. 208).

Egli sente quasi il dovere di riferire anche sulle attività di soccorso prestato da navi di altra nazionalità (allegato 7), e lo fa scrupolosamente fornendo cifre e date, arrivando anche – solo per le navi russe però – ad espressioni di ammirazione per l'opera svolta dai loro equipaggi: «*The work done by the crews of the Russian vessels from the moment of their first arrival, was beyond all praise and excited the warmest admiration of the British officers and seamen present.*» (p. 209). Lo fa rapidamente, riservando poche righe a ciascuna nazione che si prodigò nel dopo-terremoto, mettendo a disposizione mezzi navali e umani per distribuire gli aiuti e soccorrere i bisognosi e i sofferenti. Si sofferma con qualche particolare in più sull'attività svolta dalle navi americane e sulla generosità profusa dagli Americani in quell'occasione: «*The American Government also spent 100,000 L. for the construction of 2,500 portable houses which were dispatched by four steamers from America to Messina and Reggio.*» (p. 210).

Egli si astiene dal fare commenti sulle attività svolte dalle altre navi straniere, ma anche in questo resoconto le date e i tempi sono significativi al fine di documentare sia l'effettiva presenza delle altre nazioni accanto alle popolazioni afflitte dal terremoto, ma anche il primato britannico: «*After the British the first foreign ships to arrive were the Russians [...] which arrived at 7.30 on the morning of the 29th December, at Messina.*» (p. 209). Date e tempi confermati dal Capitano Le Marchant del 'Sutlej' nel primo paragrafo del suo rapporto all'Ammiraglio inglese in data 1° gennaio 1909: «[...] *in accordance with your W.T. order of 28th December after embarking five local doctors, I left Syracuse at 11.30 p.m. that day for Messina, where I arrived at 7.0 a.m. on the 29th; [...]*». Ed ancora nello stesso rapporto al punto 3 precisa: «*A Russian Squadron of three ships arrived from Port Augusta just after the 'Sutlej', followed by two Italian warships under a Rear Admiral.*»

Per quanto il Colonnello non lo dica apertamente, è questa sua cronologia degli eventi, così accuratamente redatta, a fare emergere un paragone stridente

fra l'assistenza britannica e quella del resto del mondo. A parte gli Stati Uniti, che rimasero efficacemente più a lungo, tutte le altre nazioni limitarono la loro permanenza nell'area dello Stretto solo a qualche giorno. In ogni caso, la testimonianza di tale convergenza di navi, appartenenti a diverse nazionalità, al centro del Mediterraneo rivela il grande interesse internazionale che l'Italia era capace di suscitare.

Proseguendo nell'allegato 8, attraverso un lessico esageratamente ricco di sdolcinate e involute espressioni di lode ai Britannici, si entra in un'atmosfera quasi fiabesca dove tutto viene risolto in virtù delle grandi capacità dei Britannici, sia militari che cittadini residenti a Messina a quel tempo e gravitanti nell'ambito del consolato britannico. I termini veicolanti lo spirito di abnegazione di tutti questi personaggi sono come un fiume in piena e si rincorrono per acquisire sempre nuove e sempre più ridondanti e allusive sfaccettature.

Emergono personaggi come Miss Mary MacDonald che si prodiga con assoluta dedizione, mettendo a disposizione dei sofferenti la sua esperienza infermieristica; *«She fortunately had some practical experience of hospital nursing, and accompanied a shipload of injured conveyed by the steamship "Drake" to Syracuse, where she continued her humane work for some time in the hospital.»* (p. 211), e in ciò, ogni termine riferito all'opera di Miss Mary MacDonald sembra richiamare per stridente contrasto le pietose e sconfortanti scene d'inefficienza offerte delle signore italiane, definite poi dal Radcliffe *«hopelessly ignorant»*, volontarie della Croce Rossa Italiana sulla nave-ospedale "Taormina": *«They ran about the decks carrying instruments or syringes to show how busy they were, but as far as the patients were concerned, it must have been a griesly farce indeed.»* (p. 226). Il contrastante richiamo emerge spontaneo, anche se ad una certa distanza narrativa, ma le due scene si svolgono nel medesimo drammatico contesto a qualche giorno di distanza.

E ancora dopo alcune pagine, l'efficienza, capacità e spirito di abnegazione delle signore inglesi a Catona sottolineano ancora una volta impietosamente l'inutile presenza delle signore romane sulla nave-ospedale. Questo secondo paragone a distanza ruota attorno alla parola *'ladies'* che funge da echeggiante connessione fra i due allegati, richiamando le *'signore'* in precedenza menzionate, e creando un efficace contrasto d'immagini e di concetti, evidenziato soprattutto dalla forza degli aggettivi spesso al superlativo e dalla descrizione particolareggiata dell'ambiente in cui le scene si svolsero: *«The devotion of these ladies and their cheerful endurance of discomforts and even hardships, cannot be praised too much. They were in the camp the whole time, and at first under the roughest and primitive conditions [...]»* (p. 215). Ed ancora abbiamo un'altra *'lady'* che si diede molto da fare nell'assistenza ai feriti: *«Foremost among them was Lady Haldon, whose previous experience of*

similar work, great personal capacity and knowledge of local conditions rendered her work of the utmost value.» (p. 216). Qui si può notare che il valore aggiunto dell'esperienza, veicolato dal termine 'value' viene recepito nella sua giusta valenza positiva, e grazie alla collocazione il suo "significante" coincide con il suo "significato". Cosa diversa avviene quando il Colonnello usa lo stesso termine a proposito del 'valore' dell'Italia e degli Italiani.

Quello che emerge dal comportamento di tutti questi cittadini inglesi residenti a Messina è che tutti sono animati e sostenuti da un forte senso pragmatico e tutti devono il loro successo sul campo sia alle precedenti esperienze che alle capacità di mediazione con la popolazione e le condizioni locali, e che la conoscenza empirica svolge un ruolo fondamentale per qualunque ulteriore sviluppo o conseguimento umano. Inoltre, definendo 'primitive' le condizioni locali con cui questi Inglesi, già esperti di condizioni simili, si devono confrontare, egli gioca sul valore semantico del termine, in quanto esso si presta anche ad esprimere il significato di 'pre-esistenti', ma dato il contesto, si ipotizza, con buona ragione, che egli volesse sia richiamare le condizioni 'primitive' delle popolazioni colonizzate in altre parti del mondo, sia suggerire degli allusivi parallelismi. Egli utilizza questo aggettivo anche come substrato psicologicamente preparatorio alla lettura dell'ultimo allegato in modo che il lettore possa eventualmente trarre quelle deduzioni che egli cerca di indurre mediante una terminologia molto esaltante delle capacità britanniche ma, come già detto, si tratta di quelle stesse qualità che diedero sostegno al fiorire e all'espandersi dell'imperialismo.

Un altro aspetto fortemente contrastante, che lasciò strascichi ancora presenti fra i due popoli nei luoghi comuni dei loro reciproci rapporti, è quello dell'efficienza operativa ed dell'iniziativa ad oltranza da parte degli Inglesi, come accennato precedentemente, a cui invece corrispose l'assoluta apatia e mancanza d'iniziativa da parte degli Italiani sia nel contesto militare che civile. Infatti sempre nell'allegato 8: «*Within a few minutes after the disaster Mr. and Mrs Heynes set to work [...] without stopping or considering themselves in any way.*» (p. 211), mentre gli Italiani: «*[...] were always ready to stand about and rest [...]*» (p. 218), apatia ancora sostenuta dalla scena quasi farsesca di un lunghissimo intervallo per il pranzo: «*Then all marched back at 11.30 for a meal, and did not return to work till 3 p.m., and then knocked off again at dark.*» (p. 218), dove ancora una volta le precisazioni temporali svolgono un'importante funzione comunicativa che si riveste delle più disparate connotazioni in base al contesto in cui sono collocate.

All'ignavia italiana fa da risonanza l'avidità di lavorare degli stranieri, sempre nello stesso allegato 9: «*Every man was only too eager to get to work and they could hardly be made to leave off when the time came to stop.*» (p. 223); dove l'aggettivo 'eager' funge da spartiacque fra i due mondi: quello dei citta-

dini locali che erano ‘avidì’ solo di rubare ai morti e ai moribondi fra le macerie, e quello dei soldati russi e britannici che erano altrettanto ‘avidì’ solo di lavorare il più possibile per salvare il maggior numero di vite umane.

Ma quello che turba di più il Radcliffe sono le disfunzioni negli alti ranghi dove nessuno era in grado, o aveva paura di prendere iniziative. Questa che lui ritiene una grande debolezza dell’Italia sarà colta dall’Ambasciatore R. Rodd nella ben nota lettera finale, cronologicamente ultimo documento della presente antologia. «*It is the universal lack of initiative on the part of officers of all ranks [...]*» (p. 219) ed ancor peggio: «*[...] if the action advised could be made to appear as if due to their own initiative they were ready to adopt it.*» (p. 222), con ciò sottolineando che gli Italiani sono soddisfatti solo del “pare-re” senza curarsi troppo dell’“essere”, ed il termine ‘*initiative*’ diventa subito uno strumento chiave di paragone e di contrasto fra i due popoli quando ricorda il comportamento moralmente eroico di Mr. Heynes nell’allegato 8: «*[...] and on his own initiative placed two ships belonging to the company of which he was manager at the disposal of the authorities for the transport of troops from Palermo.*» (p. 211). Ed ancora per contrasto sul fronte italiano nell’allegato 9: «*[...] many opportunities for doing good were lost by the hesitation of the commanding officers to act upon their own responsibility [...]*» (p. 219) per sottolineare quanto tempo prezioso si sia perduto per esitazioni sull’aspetto formale dei provvedimenti mentre la gente moriva.

A proposito della piccola colonia inglese a Messina, c’è ancora da evidenziare l’aspetto della solidarietà e supporto reciproco che emerge qua e là dai rapporti navali attraverso le azioni di soccorso e di ricerca degli uni verso gli altri, mentre in ambiente locale è evidente una marcata ‘*lack of harmony*’ nelle Forze Armate, cosa a cui il Radcliffe attribuisce la maggior parte di responsabilità del fallimento di tutte le loro azioni, ed ancora il termine ‘*failure*’ sintetizza tutta l’inefficienza del settore. Egli mai riferisce apertamente che si è servito di altre fonti, ma in due casi deliberatamente sostiene che ci sono altre fonti attendibili a sostegno delle sue parole, che sono in un caso parole di lode per Miss Mary MacDonald: «*Accounts of various sources concur [...]*» (p. 211); ed in un altro caso sono parole sarcastiche a sfavore degli Italiani che rimangono tuttora un luogo comune: «*A letter in which [...] and criticized the ‘thoroughly Italian way of doing things’ [...]*» (p. 218). Il Radcliffe qui approfitta di un certo episodio, che rasenta il pettegolezzo, per guadagnare qualche supporto attendibile alle sue opinioni sul ‘modo tutto italiano di fare le cose’, e che questa fonte sia tedesca colora tutta l’espressione di una aggiuntiva valenza politico-diplomatica.

Quando il Radcliffe riferisce sull’opera prestata dai Britannici residenti a Messina, non solo il lessico diventa ampolloso e ridondante, ma anche lo stile

viene coinvolto dallo stesso spirito di auto-lode, infatti il periodare a volte diventa circonvoluto e ricco di proposizioni incidentali e dipendenti con lo scopo di dilatare al massimo il concetto base e non perdere neanche la minima sfaccettatura comunicativa che possa aggiungere qualcosa all'effetto finale d'insieme. Per esempio, dopo essersi profuso in lodi per l'opera svolta dai coniugi Heynes, il Radcliffe conclude con la sua solita frase obsoleta nello stile: «*The work done by this couple cannot be too highly praised [...]*» (p. 211).

La protezione, il benessere, la salvezza dei cittadini britannici sono note che si ripropongono insistentemente, assieme alla preoccupazione di recuperare la cassaforte e i documenti del vice consolato britannico, oltre che a rintracciare il vice Console ed i suoi familiari, come accennato precedentemente. Anche nell'ultima parte dell'Allegato 1 intitolato 'Diario', infatti, il Colonnello riferisce che la famiglia del vice Console era stata alloggiata in sicurezza sulla nave a vapore "Savoia". Qui la scelta del registro linguistico è anche finalizzata ad esprimere tutta la cura e l'interesse tendenti ad assicurare le migliori condizioni di vita ai cittadini britannici, pur nelle condizioni di difficoltà esistenti: «*[...] it was not considered safe [...] to sleep ashore. Generale Mazza therefore arranged for them to be accommodated in [...] and next day removed into more comfortable quarters on board the steamship 'Savoia'.*» (pp. 197-198).

Infine il Colonnello non dimentica di presentare il resoconto della spesa complessiva sostenuta dai Britannici e dalle Colonie per quest'intervento umanitario nel Sud dell'Italia. Egli vede questo intervento in termini d'investimento opportuno per assicurarsi l'amicizia perenne della giovane Nazione Italiana, né trascura di fare presente che le somme profuse in Italia provenivano anche dalle Colonie che appartenevano all'Impero: «*[...] very considerable sums were collected in the British Colonies [...]*» ed ancora: «*[...] many subscriptions from the British Empire [...]*» (p. 216), temi che saranno ripresi dall'Ambasciatore R. Rodd quando sarà il suo turno di riferire sull'intervento britannico al Secretary of State for Foreign Affairs.

In un'altalena continua di luci e di ombre, gli Italiani restano sempre in ombra, di essi emergono solo i misfatti, illuminati appena dalla fredda luce del giudizio britannico, che funge da ironico tessuto connettivo a tutte le loro azioni. E se qualcosa di buono accade nelle circostanze, è merito della Natura o della Fortuna nella maggior parte dei casi. Quest'ironia a volte strisciante e a volte palesemente corrosiva arriva al sarcasmo più spietato, fino al disprezzo e al razzismo quando i Siciliani (o piuttosto i Messinesi) sono definiti come il risultato di 'infiltrazione di sangue di razze inferiori' e di 'mercato degli schiavi': «*The low standard of the Eastern Sicilians, and especially of the Messinese, must be ascribed in part to the infiltration of blood of inferior*

races which went on for centuries. Messina was an important slave market throughout the middle ages and down to recent times.» Questo vortice di certezze veicolate dal verbo ‘*must*’ prosegue per tutto il paragrafo al fine di trovare una motivazione scientifica e provata delle «[...] *debased characteristics of these people.*» (p. 224).

Nella ricerca dell’origine delle distinzioni caratteriali del popolo siciliano, il Radcliffe afferma che c’è una diversa tipologia di popolazione nel Nord del paese, con tutte le buone qualità inerenti all’aggettivo ‘*northern*’ tanto che nel resoconto sulle altre organizzazioni di soccorso, egli inserisce un’osservazione che sembra segnare una linea di demarcazione fra il Nord e il Sud dell’Italia, nazione che da poco aveva conquistato l’unità politica. Al Radcliffe risulta che le popolazioni dell’Italia del nord hanno dimostrato di essere più efficienti di quelle del sud nel prestare opera di soccorso: «*The practical and business-like character of the northern Italians rendered the work especially efficacious.*» (p. 208). Questa affermazione ruota attorno al termine ‘*character*’ corredato da caratteristiche di praticità e senso degli affari che gli Italiani del sud sembrano non avere, e che creano un nesso evidente con quelle ‘*inherent characteristics*’, nel senso derogativo del termine, menzionate dall’Ambasciatore R. Rodd nella lettera a Sir Grey. Questo modo di introdurre i temi con un breve accenno ‘*in primis*’ è anche un espediente narrativo per avvicinarsi gradualmente ai contenuti dell’allegato 9 in cui le caratteristiche degli Italiani si dilateranno fino ad offrire al lettore un quadro uniformemente negativo, tranne qualche piccola eccezione. E come è nello stile del Radcliffe, quando il tema viene riproposto si arricchisce di nuove e più dettagliate informazioni acquisendo vigore e valenze significative anche attraverso paragoni a distanza: «*In Piedmont service in the Army was traditional with young men of good families.*» In contrasto con: «*The non-commissioned officers [...] presume upon the authority of their stripes [...] are dreadful parvenus [...]*» (p. 220) per poi concludere alla fine dell’allegato con: «*[...] the Italians are an entirely different people [...] to the northern nations.*» (p. 231). Queste espressioni sembrano evidenziare una distinzione sociale che potrebbe essere, all’occorrenza, manipolata come valenza politica, oppure istigare ad un conflitto in seno all’Esercito, ma non è questo lo scopo primario del Radcliffe che rimane quello di offrire al Governo britannico lo stato della situazione militare italiana.

A questo punto gli aspetti caratteriali degli Italiani emergono in tutta la loro drammatica negatività, e chiariscono in dettaglio l’ultimo sintetico paragrafo della concisa ma illuminante lettera scritta dall’Ambasciatore Sir Rennel Rodd in cui dalla previsione delle disastrose conseguenze per l’Italia in caso di un suo coinvolgimento in guerra, può percepirsi fra le righe un certo compiacimento per tutti i segni di debolezza, sia militare che umana, mostrati dall’Italia

nella circostanza del terremoto. Questo compiacimento quasi morboso si estende anche alla descrizione dell'apatia dei Siciliani, quando nel rifiuto di essere attivi si può intravedere un ulteriore segno di debolezza, una maggiore disponibilità ad essere dominati, un riconoscimento del più forte, un segno di consapevolezza e di rassegnazione da parte di questo popolo, atteggiamenti che richiamano quelli delle popolazioni già colonizzate: «*They regarded it as the duty of the rest of the world to feed, clothe, house, and supply them with [...]*» (p. 224) ed usa non a caso il termine 'duty' che funge ancora una volta da collegamento ideale con i fondamentali dell'imperialismo britannico.

Questa osservazione ha sicuramente una fonte e/o una conferma nel rapporto Curzon-Howe del 5 gennaio 1909 da Villa S. Giovanni, al punto 17: «*They appeared to consider it the duty of the Military to do this, and were very helpless.*». Come è stato osservato precedentemente, il registro linguistico dei rapporti navali è molto più misurato e cauto nel far trapelare i punti di vista personali degli autori, ma a volte, come nel caso di 'appeared', è il valore semantico del termine scelto a confermare la certezza di ciò che si sta dicendo, a non lasciare spazio ai dubbi, se invece ne avesse avuti, l'autore avrebbe usato 'seemed'. Questa certezza semantica si riversa sul termine 'duty' confermando così che anche nei rapporti militari questo termine incontra perfettamente le allusioni del Radcliffe, o comunque offre ad esse un appiglio certo per ulteriori considerazioni.

Nell'ultimo allegato l'atarassia del popolo siciliano viene interpretata come segno di abbruttimento, ed in ciò l'ironia straripa in compatimento quando i loro limiti sono da considerarsi una giustificazione al loro strano comportamento: «*They are particularly, almost incredibly, sensitive, and their feelings must be most carefully considered and made allowances for.*» (p. 222), oppure ancora: «*[...] it is difficult to reconcile the language, and excited bearing of one moment with the strange callousness of the next, as all being phases of the same character. But they are.*» (p. 223). E con questa asciutta affermazione perentoria, che sembra volere concentrare tutte le ineluttabili contraddizioni dei Siciliani, si è creata una lunga tradizione ancora vigente su quella stravaganza che è, tutto sommato, la molteplicità pirandelliana del popolo siciliano.

In questo allegato il tema della differenza Nord/Sud nella popolazione italiana viene ripreso ed accentuato, differenza che, pur essendo caratteriale, inficia non poco la realizzazione dei compiti. E mentre polemizza sul tentennamento della Marina Italiana nell'accettare il soccorso britannico in modo massiccio e continuato, e sulle loro incapacità di assumere responsabilità, il Colonnello arriva ad anticipare sempre ironicamente che gli Italiani, nella loro paura di prendere decisioni, si appoggeranno prima o poi ad un 'uomo forte' che deciderà per tutti.

Oltre alle evidenti debolezze navali e militari dell'Italia, il Radcliffe ne sottolinea un'altra più grave: l'incapacità di gestire l'aspetto politico della situazione. Nel continuo accettare e rifiutare le offerte di aiuto ed anche nel licenziare le flotte straniere ancora impegnate nelle operazioni di soccorso, l'Italia mostra la sua faccia peggiore rasentando il ridicolo (vedi rapporti navali: Enclosures N. 1, N. 3, N. 6 e N. 8 in FO 371/682).

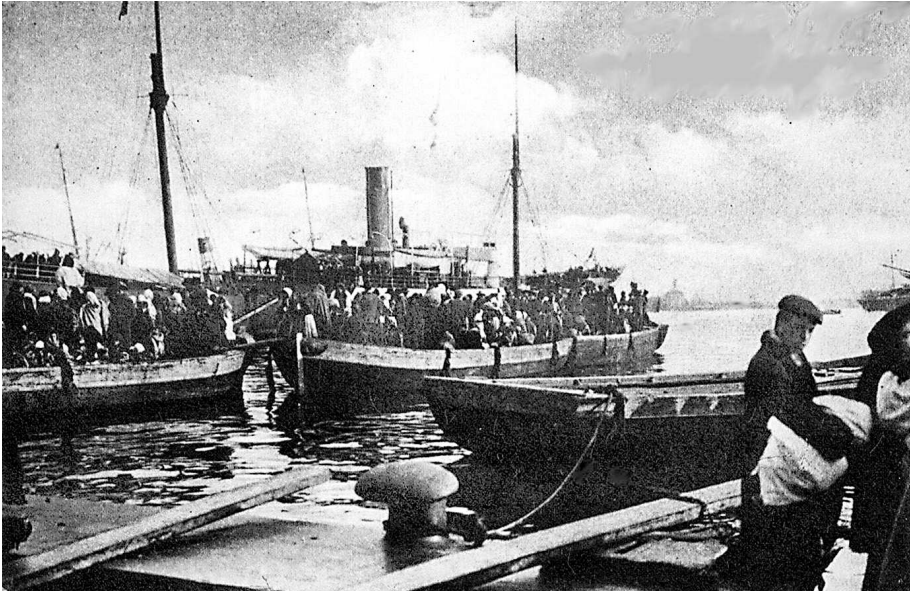
Il fallimento degli Italiani, che di solito è veicolato mediante aggettivi, avverbi, sostantivi e verbi a forte connotazione negativa, a volte emerge in modo quasi buffo o grottesco dai semplici dati obiettivi che si commentano da se stessi. Questo è il caso dell'incapacità della Marina Italiana di usare correttamente il segnale di campo telegrafico libero: «*It was characteristic of the Italian way of doing things that at first they hoisted the wrong signal and then forgot to take it down, as agreed, when they did not require freedom to use their wireless.*» (p. 230), ancora una volta in stridente contrasto con la capacità della flotta inglese di scambiarsi agevolmente comunicazioni telegrafiche, come emerge dai rapporti navali.

Si salvano dal generale fallimento degli Italiani solo gli Ufficiali di Stato Maggiore dell'Esercito e della Marina, mentre l'amministrazione civile che subentra a quella militare resta vittima della pressione politica e, date le infime 'caratteristiche' di tali autorità, il Rapporto chiude con una nota che non lascia speranza al futuro dell'Italia, ma proprio questo può accrescerne la sua 'valenza' politica a vantaggio degli Inglesi: «*Ineptitude, dishonesty, opportunism, are the characteristics of the civil authorities [...]*» (p. 232).

ANTOLOGIA DEI DOCUMENTI

di

Sem Savasta e Maria Teresa Di Paola



1 - Imbarco di profughi in una cartolina del dopo terremoto. Messina, collezione privata

2 - Sbarco di derrate alimentari e di generi di primo soccorso sul molo ancora agibile del porto di Messina (da «L'Illustrazione Italiana» del 17 gennaio 1909)



IL TERREMOTO E I PRIMI SOCCORSI INGLESI A MESSINA

*Dal diario di John Etherington, primo Ufficiale del mercantile
"SS. Drake"¹*

Arrivammo a Messina la mattina del 24 dicembre 1908, avendo preso carico a Genova, Livorno, Bastia, Napoli e Siracusa. Nella nave avevamo ancora spazio per circa 800 tonnellate (di merce), ed era stato previsto di riempire questo spazio a Messina e, se possibile, andarsene alla vigilia di Natale per evitare i ritardi delle festività ma, poiché la frutta che dovevamo caricare lì non era pronta, dovemmo restare per le festività natalizie².

Il giorno di Natale spuntò luminoso e bello, così nella mattinata feci una passeggiata in giro per la città, e poi andai in Cattedrale, dove l'Arcivescovo stava celebrando la Messa. Nel pomeriggio andai in Piazza Garibaldi, che era abbastanza vicina alla nave. La nostra nave era accostata per lungo al molo o imbarcadero (la Marina), un molo magnifico di circa un miglio e un quarto in lunghezza, e largo circa 300 piedi, tutto fiancheggiato da edifici alti e magnifici, i cui piani bassi erano per la maggior parte locali commerciali, e i piani superiori alloggi privati. Alle spalle, e scorrendo in parallelo, c'erano le strade principali della città, che quel giorno erano piene di gente vestita a festa. Nel pomeriggio vedemmo dalla nave alcuni tiri di cavalli molto belli, e delle signore avvenenti ed elegantemente vestite. Spesso, quando rientravo dall'India nel P&O, passando dallo Stretto ammiravo dal mare Messina, che si stagliava alta e bianca, e con cupole e campanili che le davano sullo sfondo un aspetto affascinante e pittoresco, e pensavo quanto mi sarebbe piaciuto visitarla. Adesso l'ho visitata e visto la sua fine, perché Messina non esiste più.

Sabato, Santo Stefano. Sulla nave si è lavorato come sempre e non avvenne niente degno di nota.

Domenica, 27 dicembre, fu un giorno avvilente e depressivo, e scrosciante di pioggia a dirotto per la maggior parte della giornata, ma schiarendosi in serata comparvero le stelle. Non riuscivo nè a mettermi a leggere o a scrivere, nè riuscivo a stare a lungo nella mia cabina. Poi ho confrontato gli appunti con altri che hanno avuto la stessa sensazione.

¹ Estratti da una memoria personale scritta quattro settimane dopo l'evento da John Etherington, sbarcato dal mercantile insieme con l'aiutante in seconda George Haselden e un gruppo di marinai e macchinisti alle prime ore dell'alba per prestare soccorso agli abitanti di Messina.

² Varato nel 1908, il "SS Drake" era stato registrato a Londra ed apparteneva alla General Steam Navigation Company. La sua stiva aveva una capienza di 2.267 tonnellate. Cfr. J.W. WILSON - R. PERKINS, *Angels...*, cit., pp. 107-111.

Lunedì, 28 dicembre. Alle 5,30 di mattina fui svegliato all'improvviso da una orribile specie di rumore rimbombante e digrignante, che sembrava sotto la nave, crescendo di continuo fino a diventare un ruggito, mentre la nave vacillava ingavonandosi sempre di più. Balzai velocemente dalla mia cuccetta e non persi tempo a vestirmi, ma prima che potessi uscire dalla mia cabina ci fu un orribile fragore. Con fatica uscii dalla mia cabina, riuscendo ad arrivare sul ponte. Tutto era buio pesto. Qui incontrai il Capitano, quasi tutta la ciurma, ma il buio era così fitto e l'aria così densa di polvere, che non potevamo vedere niente e demmo l'ordine di liberare le scialuppe. In questo lasso di tempo ci fu un fracasso continuo di calcinacci che cadevano e di quando in quando urla e grida d'aiuto. Mentre eravamo impegnati a sganciare le nostre imbarcazioni, ci fu una seconda scossa seguita da un'onda di marea. Posso ricordare a stento cosa avvenne in quei pochi minuti. La nave fu notevolmente sbalzata in alto di fianco alla banchina, per cui andammo a testa in giù ad un angolo di circa 45 gradi. La disciplina fu magnifica. Non ci fu segno di panico né una parola di paura da parte di un solo marinaio. Il Capitano mi diede l'addio e dicemmo ai marinai che potevamo cercare solo di resistere. Mi sembrò come se fossimo sollevati in aria e poi lasciati cadere in un buco nelle viscere della terra. Dopo un po' di tempo cominciammo a metterci nella posizione giusta, e dopo fu tutto un mortale silenzio, rotto di quando in quando dal crollo dei calcinacci e dalle grida d'aiuto.

Subito dopo ciò, un'altra nave collise con noi, seguita da un'altra. Risultò che queste erano una nave italiana ed una norvegese, che erano state entrambe ormeggiate vicino a noi. Allora ci incordammo l'un l'altro e ci distanziammo per evitare di collidere. [...]

Facemmo la spola alla riva con le scialuppe per tutta la serata, e di quando in quando alcuni profughi raggiungevano la banchina e noi li portavamo via alla nave. A mezzanotte le fiamme divampavano ferocemente, e poiché sembrava che alla banchina non ne venissero giù degli altri, pensammo che fosse prudente prendere il largo e dirigerci verso Siracusa, a 70 miglia di distanza, dove c'era una grande guarnigione militare e potevamo ottenere assistenza medica e quant'altro.

A tutto vapore entrammo nel porto di Siracusa alle 9.30 del 29 dicembre, con la bandiera a mezz'asta e, come i giornali italiani affermarono, sembrava che fossimo stati in un bagno di fango. Folle di gente si riversavano giù alla banchina del porto. Niente si sapeva del disastro, solo che qualcosa era accaduto a Messina, poiché la comunicazione telegrafica era interrotta. Quasi tutti si misero a piangere non appena i feriti e gli afflitti furono portati a terra. In tutto sbarcammo 317 persone.

*L'esperienza vissuta dal Viceconsole statunitense S.K. Lupton*³

[Messina 29 dicembre]

Alle 5 fui svegliato da una violenta scossa che mi sembrò continuare per più di un minuto, e così forte che io non fui in grado di alzarmi dal letto. Durante la scossa il soffitto sembrava cedere e stucco e polvere caddero a pioggia sul letto. Quando cessò m'infilai rapidamente qualche indumento⁴, ma all'inizio non riuscii a trovare la via d'uscita. Alcune persone sullo stesso piano avevano paura di avventurarsi fuori temendo che le scale fossero crollate ma, giunto alla conclusione che mi si adattava meglio morire all'aperto anziché intrappolato, mi riuscì di trovare una via fra le rovine per raggiungere la strada. Era buio pesto e tutte le luci erano spente, così dovetti affidarmi alla fortuna per trovare il modo di procedere. Finalmente raggiunsi la marina, e facendomi strada talvolta su cumuli di macerie e di nuovo nell'acqua fino alle ginocchia, alle 6.15 raggiunsi la posizione del Consolato. Era abbattuto al suolo e dove c'era stata la stanza privata del Dr. Cheney, c'era un cumulo di macerie di 30 piedi. Mi resi conto che non c'era speranza per il Dr. e Mrs. Cheney in quanto dovevano essere stati uccisi all'istante. Poiché Messina è costruita interamente con mattoni e pietre, il disastro è stato terribile. Naturalmente si vedono molte persone ferite, ma io credo che migliaia siano state uccise sul colpo. Al momento in cui scrivo sembra che non vi sia la possibilità di mandare telegrammi, poiché tutte le linee sono interrotte. È stato fatto un tentativo di comunicare con Reggio nel continente, ma sembra che nessuno sappia se la scossa si sia estesa sin là. Le scene nella strada sono strazianti. Ho appena parlato a Mr. Barrett che mi dice che sua moglie e la famiglia sono morte. La moglie del Vice Console britannico è morta anche. Molti soldati della guarnigione sono pure morti e gli addetti al lavoro sono quindi insufficienti. Fortunatamente non sembra che vi sia tendenza alle ruberie⁵.

Considero un miracolo l'essere scampato al pericolo. La stanza che occupai fino a sabato notte fu gravemente danneggiata, metà della parte frontale essendo caduta nella strada e avendo ucciso l'intera famiglia di uno dei Deputati siciliani.

La banchina marittima si è abbassata di 4 o 6 piedi in certi posti e in altri è scomparsa del tutto. Alle 5.32 ci fu un sollevamento d'acqua di circa 20 piedi che coprì il lungomare fino ad una profondità di circa 6 piedi. Questo l'ho proprio perduto.

³ Il Dr Lupton era stato appena distaccato alla sede del Consolato degli Stati Uniti a Messina per coadiuvare il Console in carica Dr. Cheney, rimasto ucciso con la famiglia sotto le macerie della sua casa. Il documento si trova allegato come Sub-Enclosure No. ii, *Dr Lupton's Experiences*, in FO 371/682, Enclosure n. 2, rapporto del Capitano Wake del Minerva, 30 dicembre 1908.

⁴ «[...] *I slipped on a few clothes* [...]», dove il verbo '*slipped*' rende visivamente il guizzo di una persona che scivola come un'anguilla nei pantaloni e qualcos'altro, anche se nessun capo d'abbigliamento viene menzionato. Cfr. per contrasto la descrizione fornita dal Radcliffe relativa alla 'vestizione' del Maggiore Graziani mentre si trovava a vivere la stessa circostanza: due modi completamente diversi di reagire alla stessa esperienza (cfr. *infra*, nota 29).

⁵ «*Luckily there seems to be no tendency towards looting.*» La testimonianza del Dr. Lupton è molto preziosa per il Radcliffe che non fu presente al momento del terremoto.

Al momento di questa scrittura (l'una precisa), ho avvertito circa 20 scosse leggere, nessuna di esse di una qualche intensità. Dovrei dire che il 50% delle case sono distrutte e che il resto è in tali condizioni che non possono essere ricostruite.

Molti incendi divamparono, ma io non credo che provocheranno molto danno perché il pesante calcinaccio fermerà il loro propagarsi.

Alle 10 riuscii ad andare a bordo del "Chesapeake" ed ebbi una tazza di tè ed un sandwich, ma non potei mangiare.

Ore tre. Vidi la prima ruberia. La gente, aiutata dagli ufficiali della Dogana in uniforme, cominciò a saccheggiare la Dogana. Uno o due Carabinieri tentarono di fermare le operazioni ma non poterono fare niente.

Alle 4, andai all'albergo e feci un piccolo fagotto delle cose che mi appartenevano, lasciando la maggior parte di esse a prendersi cura di se stesse⁶, e andai a bordo del "Chesapeake", dove trovai circa 70 profughi. Il Capitano fece del suo meglio per metterli a loro agio. Dormii a bordo quella notte. Mi svegliai alle 5 e guardai gli incendi che si espandevano lentamente. Non ero in grado di andare a terra, ma ce l'ho fatta.

3. *Rapporto del Console britannico a Palermo Sidney Churchill al Segretario di Stato per gli Affari Esteri, in FO 369/223*

Palermo, 30 dicembre 1908

Signore,

è con grande rammarico che ho l'onore di confermare tre telegrammi mandati a voi ieri, in cui riferivo su uno dei più grandi disastri che la storia di quest'isola molto provata abbia mai dovuto registrare, in ciò che fu la quasi completa distruzione della città di Messina a causa di una serie di terremoti che sul momento allarmarono la popolazione per la loro straordinaria intensità attorno alle 5.20 dello scorso lunedì mattina.

Il maggior danno sembra sia stato causato dalla prima scossa, che fu accompagnata da una pioggia scrosciante e da un'onda di marea. Fortunatamente la pioggia deve avere calmato il mare perché l'onda montò gentilmente e recedette con la stessa forza. Se fosse stata violenta tutte le imbarcazioni ormeggiate lungo la banchina sarebbero state squassate. Secondo quanto si riporta, circa due imbarcazioni a vapore sono state lasciate in secca.

Nello stesso momento in cui il terremoto fu avvertito a Messina noi, a Palermo, avvertimmo un vibrare delle case che causò molto panico ma nessun danno.

Naturalmente si provò molta ansia per Messina poiché quella parte del paese è molto sensibile a tali fenomeni. Questo allarme fu confermato molto presto dalla notizia che tutte le comunicazioni telegrafiche o ferroviarie con Messina erano interrotte, a Rometta su un versante e a Giardini sull'altro. Arrivarono notizie da Catania

⁶ «[...] a small bundle of my belongings leaving most of them to take care of themselves [...]». L'espressione ottocentesca, che contribuisce a rivelare la cultura e la personalità del soggetto, è stata mantenuta integralmente nella traduzione.

di un'onda di marea che aveva distrutto molte barche da pesca ma aveva fatto a mala pena qualche vittima.

Io tentai in tutti i modi di accertare cosa fosse accaduto a Messina, ma fino a ieri mattina niente di certo fu ottenibile. Allora io decisi, comunque, di tentare di raggiungere Messina attraverso Catania. Andando giù in ufficio per riportare la mia azione a voi e all'Ambasciata a Roma, mentre copiavo i telegrammi mi accorsi che una nave della "Wilson Line" stava arrivando in porto dalla direzione di Messina. Esaminandola attraverso il telescopio scoprii che era l'"Ebro", che solo il 26 era salpato da questo porto per Messina e per altri porti dell'Adriatico, e che aveva la bandiera a mezz'asta oltre ai segnali per assistenza medica. Immaginando che poteva avere imbarcato il Vice Console Mr. Ogston, sospesi ulteriori azioni ed uscii in un'imbarcazione da spiaggia per andarvi incontro. Poiché sventolava bandiera gialla non c'era opportunità di andare a bordo subito, ma io appresi, parlando dalla mia barca con quelli imbarcati, che Mr. Ogston era ferito a bordo con altri profughi, che vi era anche il corpo di sua moglie morta e che era richiesta urgente assistenza medica.

Ritornando immediatamente in città, mi affrettai ad organizzare per le barelle, per l'assistenza medica e per una bara e la sepoltura del cadavere.

Il Capitano era sbarcato a terra per assicurarsi luogo ed operazioni di sbarco in un abboccamento con me, ed io anche appresi dal primo Ufficiale che Messina era praticamente una rovina e che un incendio si era aggiunto agli orrori della situazione. Fu solo dopo, andando a bordo per sovrintendere allo sbarco dei feriti e dei profughi, che appresi che saccheggi e assassinii erano seguiti agli altri disastri da cui Messina era stata sopraffatta ieri. Inoltre si riferisce che ieri mattina intorno alle 4 un altro terremoto di natura devastante abbia buttato giù quello che rimaneva della città.

Mr. Ogston fu subito sbarcato a terra e portato all'ospedale per accertare l'esatta natura delle sue ferite. Nel pomeriggio lo feci trasferire alla casa del Dr. Parlato-Hopkins, il consulente medico consolare, che gentilmente lo ospitò. Il figlio di Mr. Ogston, di età tra i due e i tre anni, soffrendo di due ferite in testa, fu preso in cura da mia moglie. I soggetti della colonia britannica erano legati l'un l'altro nelle offerte di ospitalità ai profughi, alcuni dei quali sono interamente rovinati dal disastro. Sembra che il Console americano, un funzionario e sua moglie abbiano perso la vita. Il vice Console che era appena arrivato da Valparaiso, fu visto vivo nelle strade il lunedì. Il Console francese e il Console svedese sono considerati perduti per sempre. La moglie del Console francese fu salvata, ma con le braccia e le gambe rotte. Suo figlio è disperso.

Mr. Ogston viveva con altri sudditi britannici in una casa ben costruita. Il suo appartamento era il più alto. Sembra che un lato di questa casa si sia staccato. Mentre cercava di salvare suo figlio e di dare suggerimenti a sua moglie per arrivare alla porta, sembra che Mr. Ogston sia stato abbattuto da travi crollanti e che sia caduto sotto un tavolo col bambino. Riprendendo i sensi un'ora dopo il fatto, andò ad una finestra per chiedere aiuto, dove fu visto da altri che fuggivano dalla casa. Poiché le scale erano malamente danneggiate, furono sistemate delle scale a pioli, e con queste Mr. Ogston e suo figlio furono salvati. Quasi tutti i fuggiaschi provenienti da questa casa trovarono rifugio a bordo dell'"Ebro" che era ancorato in porto al fondo della strada. Mr. Ogston fu portato a bordo con pochissimi vestiti addosso. Uno degli Ufficiali

della nave, Mr. Hume fece appello ai volontari per andare a cercare Mrs. Ogston. Facendosi strada fra le strutture danneggiate e pericolanti, fu scoperto un corpo che giaceva su un letto come descritto dal vice Console. Questo cadavere di donna fu trasportato a bordo con cura e portato a Palermo per la sepoltura. Poiché avevo visto Mrs. Ogston solo una volta, di sera, non mi sentii in grado di identificarla nelle condizioni in cui fu riferito che i suoi resti fossero. Nonostante ciò tentai di raccogliere i miei ricordi, ma i resti non soddisfecero il mio giudizio, per cui chiamai le altre signore profughe per avere caratteristiche attraverso cui Mrs. Ogston potesse essere identificata. Il cadavere aveva capelli neri, mentre quelli di Mrs. Ogston erano castani. Mrs. Ogston aveva un anello nuziale, mentre quelli rimossi dai resti li indicavano come appartenenti a Fraulein Elsa Ahlers, una governante al servizio di Mr. Ogston. Ieri sera andai a vedere il mio collega tedesco al fine di sapere se preferiva prendere in custodia i resti che al momento giacevano all'obitorio.

Diedi temporaneo sollievo ad alcuni soggetti britannici bisognosi. Senza dubbio gli appelli al "Relief Fund" (*fondo di solidarietà del Consolato*) saranno straordinari ed io sarò lieto che la vostra autorità si serva di fondi pubblici in questa occasione invece che del "Relief Fund" che è per disgrazie comuni.

Mi metterò in contatto con l'Ammiraglio Comandante in Capo al fine di vedere se, con la sua co-operazione, non si possano compiere degli sforzi per salvare gli archivi consolari dalla distruzione del Consolato che non era situato nella casa privata di Mr. Ogston. Il vice Console m'informa che una delle chiavi della cassaforte era nella tasca dei suoi pantaloni e l'altra in un salvadanaio di latta, entrambi nelle rovine dell'appartamento. Ho speranza che la cassaforte abbia resistito all'incendio e al furto, e che possa essere rimasta interrata fuori dalla vista dei saccheggiatori.

Gli Ufficiali e gli equipaggi delle navi britanniche nel porto di Messina mostrarono tutti eccezionale ardimento nei loro sforzi di salvare vite. Il Capitano e gli Ufficiali dell'"Ebro" furono particolarmente attivi; anche il "Mariner"; la nave a vapore "Drake", della "General Steam Navigation Co." portò 400 (sopravvissuti) a Siracusa, di cui molti feriti. Il "Chesapeake", senza dubbio, fece anche un lavoro volontario⁷.

Due navi da guerra russe di stanza qui ieri, partirono la notte scorsa per Messina dove un incrociatore russo proveniente da Augusta stava già dando aiuto nell'opera di salvataggio.

Mentre chiudo questo rapporto, apprendo per telefono che Mr. Bennet della ditta di chimica industriale "Ogsden & Moor"⁸ partì per Messina questa mattina via Catania. Io ieri gli chiesi se riuscì ad arrivare per mezzo della ferrovia da Catania, per vedere se lui poteva recuperare la cassaforte del Consolato e il corpo di Mrs. Ogston. Io gli fornii una presentazione per il vice Console Franck a Catania, chiedendo a quel signore di fare di tutto per fornirgli l'assistenza che potesse desiderare.

⁷ «[...] Steamer 'DRAKE' took four hundred, many wounded to Siracusa. The 'Chesapeake', no doubt, also did yeoman's work.» Questa annotazione serve da conferma incrociata per l'attività svolta da queste due navi (v. p. 169 e p. 172).

⁸ Si tratta in effetti della ditta "Ogston & Moore".

Al momento presente è difficile rendersi conto della reale estensione del danno alla città. Uno dei consiglieri alla Prefettura di Messina, con cui colloquai ieri notte, mi disse che esistevano qui e lì delle case, o piuttosto scheletri di strutture. Le caserme erano cadute seppellendo quasi interamente due reggimenti. Le banchine del porto erano slittate giù. I rifornimenti d'acqua sono venuti a mancare e i negozi di viveri sono stati saccheggianti dai sopravvissuti, forti abbastanza per ghermire qualcosa da mangiare dai predatori più deboli.

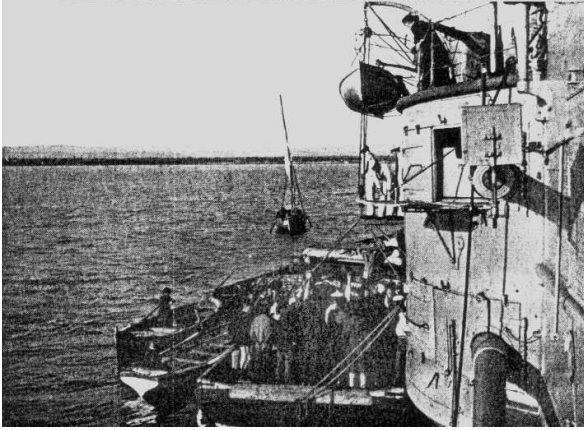
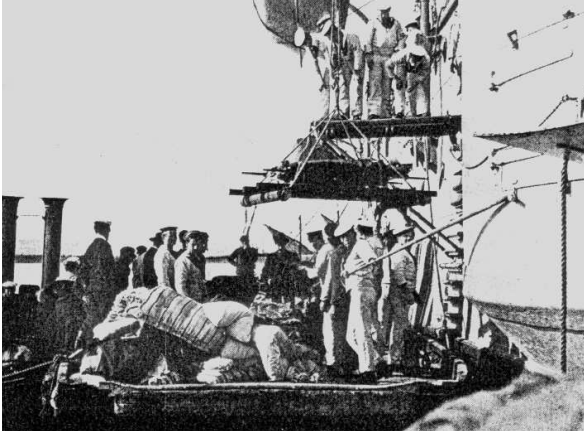
Il panico qui ogni notte è stato grandissimo. Per quanto Palermo è stata finora fortunata nello scampare al danno, il popolo cedette a intenso nervosismo. Durante le prime ore del mattino di ieri e di oggi la gente è andata nelle strade temendo la ripetizione del terremoto; durante la notte le statue di Santa Rosalia ed altri Santi preferiti sono stati trasportati in processione dalla folla che invocava pietà per la loro anima.

Ho l'onore di essere, con grandissimo rispetto, Vostro molto obbediente umile servitore

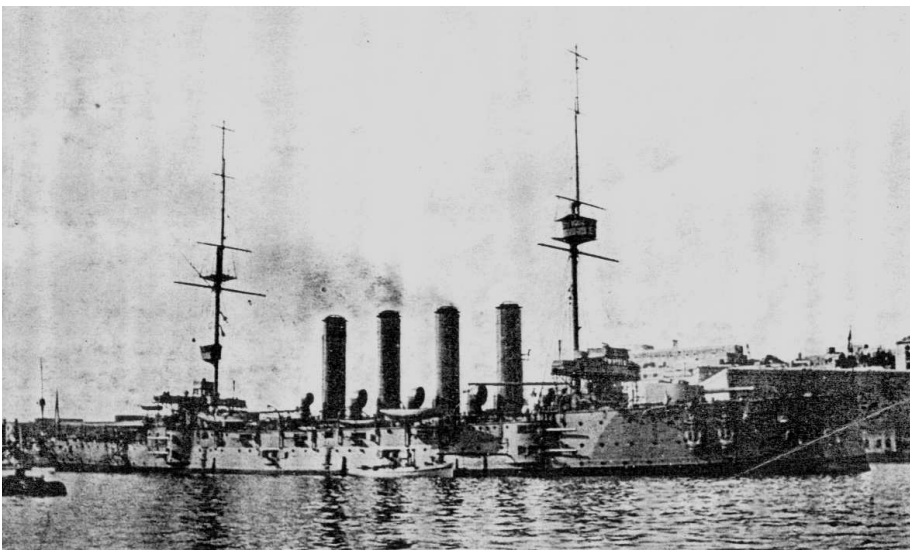
Sidney Churchill

P.S. Dopo la scrittura del rapporto di questa mattina, apprendo che a nessuno è consentito di entrare a Messina senza un permesso di polizia. Non sono richiesti soccorritori volontari. Sono necessari lavoratori che possano aiutare a disseppellire i sepolti (vivi) o a seppellire i morti recuperati dalle rovine⁹. Solo una linea telegrafica funziona col continente. I telegrammi vengono mandati per mezzo di una nave a vapore a Napoli. Un enorme accumulo di telegrammi non ancora spediti aspetta la nave a vapore di stanotte. Non c'è comunicazione con Malta tranne che per telegramma verso Siracusa ed inoltre con la nave a vapore postale.

⁹ «[...] *who can help to disinter the buried or bury the dead recovered from the ruins.*»
C'è un efficace gioco di parole che rende l'immagine dei seppelliti ancora vivi, confusi con i seppelliti morti, fin quando non verranno tirati fuori.



1, 2 e 3 - Lo sbarco dei feriti a Siracusa e il ritorno del "Sutlej" nel porto di Valletta (da J.W. WILSON - R. PERKINS, *Angels...*, cit.)



SUL 'TEATRO' DELLE OPERAZIONI DI SOCCORSO NELLO STRETTO

*Il Rapporto del Capitano E.R. Le Marchant all'Ammiraglio
Sir Curzon-Howe, Comandante in Capo della Flotta di Sua Maestà
Britannica nel Mediterraneo, Enclosure n. 6, in FO 371/682*

“Sutlej” a Messina,
1° gennaio, 1909.

Signore,

ho l'onore di riferire per vostra informazione che, in conformità al vostro ordine telegrafico del 28 dicembre e dopo aver imbarcato cinque medici locali, alle 11.30 della sera di quello stesso giorno lasciai Siracusa per Messina, dove arrivai alle 7 di mattina del 29; la nave di Sua Maestà Britannica “Boxer” seguì raggiungendomi in piena luce.

2. Arrivando a Messina, che fu trovata praticamente distrutta ed in fiamme, dopo aver avuto un abboccamento con le autorità locali feci sbarcare una brigata di pompieri con due pompe antincendio, consistenti gruppi di ricerca e di barellieri: in tutto quasi 400 uomini che fecero un eccellente lavoro sotto i loro Ufficiali. Fu impiantato un deposito di acqua e di provviste, e cibo e acqua furono distribuiti alla gente. Un ospedale fu eretto vicino alla banchina del porto, e i casi affidati alle cure del personale medico della nave, aiutati da elementi aggiuntivi; e non ci sono parole troppo alte per il lavoro da loro svolto; essi erano occupati a tempo pieno giorno e notte. In risposta al vostro segnale telegrafico, che offriva assistenza, io dichiarai che rifornimenti di carattere medico, viveri e vestiti erano molto necessari, come in effetti lo erano.

3. Uno squadrone russo di tre navi arrivò dal porto di Augusta appena dopo il “Sutlej”, seguito da due navi da guerra italiane ai comandi di un contrammiraglio. Al secondo ancoraggio andai immediatamente a bordo della nave di bandiera e chiesi di vedere l'Ammiraglio. Egli mandò il suo Capitano di bandiera da me con scuse e disse che, poiché egli era tanto indaffarato con le autorità locali, io lo volessi dispensare dal vedermi, cosa che io considerai solo ragionevole, così riferii al Capitano di bandiera di tutta l'assistenza che era stata offerta da Malta, e del messaggio telegrafico che avevo mandato per i rifornimenti. Gli chiesi di andare ad informare l'Ammiraglio, cosa che egli fece; egli ritornò e disse che era molto grato per la gentile offerta, ma che non richiedeva altre navi o rifornimenti, e che io mandassi subito un messaggio telegrafico allo scopo d'impedire che essi arrivassero. Insistetti sulla necessità del caso e lo feci andare di nuovo dall'Ammiraglio a chiedergli di vedermi. Quando ritornò egli disse che l'Ammiraglio era molto spiacente di non potermi vedere perché aveva troppo lavoro da fare, e che egli ancora non richiedeva nessuna assistenza in quanto essi avevano portato molte scorte, e ancora ne erano attese.

4. Al ricevimento del messaggio telegrafico riguardante il “Minerva” io comunicai di nuovo con l’Ammiraglio italiano e feci presente che il “Minerva” era quasi pronto a lasciare Malta con i medici e le scorte mediche, e fortemente sollecitai l’opportunità del suo arrivo, a cui egli alla fine acconsentì, anche accettando l’offerta di tende da parte di S.A.R. il Duca di Connaught. Il messaggio telegrafico con cui voi proponeste di venire con l’“Exmouth” fu fatto presente, ma egli replicò attraverso il suo Luogotenente di bandiera che era troppo impegnato con l’arrivo di S.M. il Re d’Italia e che non desiderava che voi veniste per il momento; egli espresse la sua gratitudine verso di voi per avere mandato il “Minerva”.

5. Intorno alle 4 pomeridiane il Luogotenente di bandiera venne a bordo per dire che l’Ammiraglio italiano desiderava che io portassi i feriti giù a Siracusa quella sera, poiché non c’era ricovero per essi a terra. Egli mi disse anche di non lasciare scorte poiché non c’era nessuno che potesse custodirle. Poco dopo cominciai ad imbarcare i feriti dal nostro ospedale da campo, e quando alle 9 di sera fummo quasi pronti per prendere il largo, andai di nuovo a bordo della nave di bandiera italiana, ebbi un colloquio con l’Ammiraglio, e gli presentai rapporto che ero a pieno carico di feriti e che stavo partendo per Siracusa. Evidenziai ancora una volta la necessità di maggiore aiuto, e insistetti che lui mi facesse telegrafare a Malta, ma egli replicò che il “Minerva” stava giungendo e che sarebbe stato sufficiente e che non voleva altre navi. Io quindi dissi che sarei tornato con il “Sutlej” dopo avere sbarcato i feriti a Siracusa; lui disse che non voleva che io tornassi e mi ringraziò per ciò che avevamo fatto.

6. Proseguii verso Siracusa, arrivando con la luce del giorno il 30 dicembre, e dopo avere sbarcato i feriti ritornai a Messina in conformità col vostro messaggio telegrafico.

7. Mi dispiace riportare che attorno alle 5 antimeridiane del 31 la nave entrò in collisione con un’imbarcazione a vela che passava per lo Stretto. L’imbarcazione a vela fu malamente danneggiata nella parte anteriore, così io feci rapporto sulla collisione via telegrafo e sotto i vostri ordini la rimorchiai a Catania. È in corso di spedizione un rapporto in conformità all’art. 569, K. R. e A. I.

8. Arrivai a Messina da Catania alle 11 di ieri notte ed oggi, dopo avere consultato il Ministro della Marina Italiana, ho imbarcato 300 feriti e salperò per Siracusa stanotte e prevedo di arrivare là domani mattina. Dopo che i feriti sono stati sbarcati intendo proseguire per Malta in conformità ai vostri ordini.

Evelyn R. Le Marchant.
Capitano

*Rapporto del Comandante in Capo della Flotta Britannica
nel Mediterraneo Ammiraglio Curzon-Howe al Segretario
dell'Ammiragliato, Whitehall, Londra, Enclosure n. 1, in FO 371/682*

“Exmouth” presso Villa S. Giovanni,
5 gennaio 1909.

Signore,

Vogliate acquisire l'informazione che il 28 dicembre sul tardi fui informato, dalla nave di Sua Maestà Britannica “Sutlej”, che a Siracusa circolava voce che Messina era stata distrutta da un terremoto e che era in fiamme, e che gli fu ordinato di recarsi colà con un cacciatorpediniere per accertarsi e riferire.

2. La mattina del 29, il “Sutlej” riferì che Messina era in rovine ed in fiamme; che tre navi da guerra russe erano arrivate e che erano urgentemente richieste provviste di ogni genere e di tipo sanitario.

3. Sua Altezza Reale, il Duca di Connaught, *Field Marshal* K.G., K.T., K.P., ordinò immediatamente ad una divisione di ambulanze da campo, pienamente attrezzate ed autosufficienti, di essere pronte all'imbarco, e che fossero preparate tante tende quante ne erano accantonate nelle giacenze militari.

4. Al “Minerva” fu ordinato di prepararsi a prendere il largo e furono preparate le scorte da mettere a bordo. Verso mezzogiorno il “Sutlej” riferì che l'Ammiraglio italiano era appena arrivato con due corazzate con provviste e rifornimenti sanitari – l'Ammiraglio italiano era grato per l'aiuto, ma non richiedeva navi o rifornimenti da Malta.

5. Il “Sutlej” fu quindi informato che il “Minerva” era pronto per salpare alle 4 meridiane con medici e beni di soccorso sanitario.

6. Nel tardo pomeriggio il “Sutlej” riferì che l'Ammiraglio italiano accettava con gratitudine le offerte d'aiuto da parte di Sua Altezza Reale il Duca di Connaught, e da parte dell'Ammiragliato di rifornimenti etc., e che li avrebbe voluti al più presto possibile. Egli stimava che 50.000 persone fossero sotto le macerie a Messina, 30.000 a Reggio, e molte migliaia in altri posti in Calabria.

7. Il “Minerva” fu caricato con coperte, biscotti, cofanetti medici, cofanetti di emergenza, stecche, bende, etc., e il “Goliath”, l’“Ocean” e il “Suffolk” trasferirono ciascuna un ufficiale medico sul “Minerva”, insieme ad una classe di ancoraggio per infermi. Al dottor Collins, vescovo di Gibilterra fu dato un passaggio a Messina. Il “Minerva” lasciò Malta alle 8.30 di sera del 29 e arrivò a Messina alle 9.00 antimeridiane del 30. Rapporti acclusi (allegati nn. 2 & 5)¹⁰.

8. Dopo avere accettato questa offerta di aiuto, l'Ammiraglio italiano mi chiese di non venire per il momento, in quanto Sua Maestà il Re d'Italia era in arrivo il 30, ma poiché mi sembrava necessario, il “Minerva” fu subito fatto partire e l’“Exmouth” seguì dopo aver imbarcato tende, etc. e gli approvvigionamenti di soccorso dell'Ammiragliato.

¹⁰ Questi allegati contenevano dettagliati elenchi che non si è ritenuto rilevante riportare.

9. Il “Sutlej” lasciò Messina nella notte del 29 e trasportò circa 100 feriti gravi a Siracusa per essere curati in ospedale, arrivando lì la mattina del 30 e gli fu ordinato di raggiungere la mia bandiera la mattina del 31 al largo di Messina. Vedi rapporto accluso (Enclosure n. 6).

10. Sua Maestà il Re d’Italia, accompagnato da Sua Maestà la Regina, arrivò a Messina la mattina del 30.

11. Il 30 la nave di Sua Maestà Britannica “Exmouth”, battendo la mia bandiera, imbarcò 700 tende, 10.000 coperte, oltre ad altri rifornimenti e generi di conforto medico, etc., ma non essendo in grado di approfittare della luce del giorno all’arrivo, proseguì tranquillamente nottetempo e arrivò al largo di Messina la mattina del 31.

12. Sua Maestà il Re m’invìò un messaggio per mezzo del suo aiutante di campo richiedendomi di fare di tutto per aiutare alcune città sulla costa calabra – Villa S. Giovanni di fronte a Messina; Cannitello e Scilla – e che i Britannici dovessero impegnarsi in tutta quella parte di costa della Calabria dove fino ad ora nessuno era stato.

13. L’“Exmouth” immediatamente levò l’ancora e lasciò Messina, dirigendosi verso Villa S. Giovanni sulla riva opposta. Non c’erano autorità italiane presenti fra la gente. Avendo esaminato alcune costruzioni vicino alla spiaggia, che non sembravano danneggiate quanto quelle più in alto, fu stabilito di usare una delle stazioni ferroviarie come centro medicazioni. Un ospedale da campo fu immediatamente installato sul luogo, ed in grado d’operare in un’ora; anche una gran quantità di provviste alimentari furono sbarcate a terra per il popolo che dichiarava di morire di fame.

14. Il “Goliath”, nave di Sua Maestà Britannica, con il chirurgo di Stato Maggiore Edward T. Burton e con 65 Ufficiali e marinai lasciò Villa S. Giovanni sotto il comando del Comandante Arthur C. Steward.

15. L’“Exmouth” quindi proseguì verso Scilla. La parte superiore di questa cittadina aveva sofferto molto gravemente, essendo tutte le case della cittadina in macerie o troppo danneggiate per abitarci. La strada principale passa vicino al mare, a circa 40 piedi sul lato montuoso a Sud della cittadina. Smottamenti erano venuti giù in molti punti, bloccando completamente la strada con detriti, massi, etc. La ferrovia passa attraverso due gallerie tra Scilla e Cannitello, e le gallerie sembrano quasi inalterate. Il Comandante di bandiera Vernon H. S. Haggard, il chirurgo di Stato Maggiore P. T. Sutcliffe con 62 Ufficiali e marinai furono fatti sbarcare a Scilla.

16. La mattina del 1° gennaio, l’“Exmouth” proseguì per Cannitello, e sbarcò un gruppo di 65 Ufficiali e marinai sotto il Luogotenente Charles Blane, con tende, provviste e tendoni. Sua Maestà il Re d’Italia sbarcò sulla spiaggia, e fu lieto di ringraziarmi molto amabilmente nel nome delle Loro Signorie per tutto quello che avevo fatto.

17. In ogni luogo fu formato da me un comitato per spronare il popolo a formare dei gruppi di ricerca e di sepoltura; e dopo che il primo shock e terrore si erano placati, e che dei viveri erano stati dati, alcuni si misero a lavorare. Sembrava che essi considerassero dovere dei militari farlo, ed erano molto incapaci di darsi aiuto.

18. La nave di Sua Maestà Britannica “Philomel”, con 21 Ufficiali medici e chirurghi civili, la nave di Sua Maestà Britannica “Duncan”, battente la bandiera del Contrammiraglio G.A. Callaghan, C.V.O., C.R., con una divisione di ambulanze da campo, e la nave di Sua Maestà Britannica “Euryalus”, battente la bandiera del Contrammiraglio F.S. Inglefield lasciarono Malta il 31 dicembre con provviste.

19. Il “Philomel” arrivò in porto, e fece sbarcare i medici – 7 a Scilla, 6 a Cannitello e 6 a Villa S. Giovanni. Questa nave poi partì per Malta per rifornirsi di carbone ed imbarcare dei fanti di marina da sbarco lasciati là, prima di partire per Aden in osservanza agli ordini telegrafici delle Loro Signorie.

20. L’“Euryalus” battente la bandiera del Contrammiraglio F.S. Inglefield, arrivò con provviste – di cui 1/3 fu sbarcato a Villa S. Giovanni il 1° gennaio; 1/3 a Cannitello e 1/3 a Scilla il 2. Quindi imbarcò i feriti nei tre posti, e partì alle 10 di sera con 117 casi gravi, alcuni dei quali erano stati sottoposti ad amputazione, arrivando a Siracusa il 3, senza perderne neanche uno, per quanto soffiasse un forte vento fuori dal porto.

21. Il “Duncan” arrivò a Messina la mattina del giorno 1 con infermiere ed una divisione di ambulanze da campo prestate da Sua Altezza Reale il Duca di Connaught. Il Contrammiraglio Callaghan ricevette molte richieste contraddittorie dalle autorità italiane. Alla fine gli fu chiesto di proseguire verso Catona sulla costa della Calabria, circa 4 miglia ad Est di Villa S. Giovanni. Qui furono installati ospedale e forni da campo, e furono raccolti i feriti.

22. Il giorno 1 gennaio l’“Exmouth” rimase presso Cannitello e sbarcò ogni uomo disponibile a cercare fra le macerie eventuali persone vive. Presso Villa S. Giovanni alcune persone furono estratte in vita la mattina del 2.

23. L’1 e il 2 gennaio un certo numero di soldati italiani sbarcò a Villa S. Giovanni e Cannitello, e cominciarono a seppellire i morti. Il 3 gennaio arrivò un ospedale della Croce Rossa completo, e fu eretto da loro a Villa S. Giovanni. Poiché quest’ospedale era in grado di curare ulteriori feriti, diedi direttive a che gli Ufficiali e i marinai dell’“Exmouth” e del “Minerva” imbarcassero il 4, e il “Minerva” partì la sera del 4 per Malta fermandosi a Siracusa per fare sbarcare i medici civili maltesi offertisi volontariamente a raggiungere i loro confratelli che si erano in precedenza imbarcati sull’“Euryalus” per aiutare lì nelle attività ospedaliere.

24. Con la sua nave di bandiera l’Ammiraglio Callaghan ha installato un ospedale mobile militare nel modo più perfetto, ed avendolo rifornito per un mese oggi ritorna a Malta. Le autorità navali italiane proposero che l’ospedale mobile dovesse essere da noi rimosso quando possibile, e che ci avrebbero dato loro una mano; ma vedendo la completa ed eccellente installazione, concordano con le loro autorità militari, e m’implorarono di lasciarlo finché la ferrovia non sarà riparata, cosa che da Reggio a Villa sarà fatta in tre giorni e, se affrontata con impegno, da Palmi a Scilla in un mese, e da qui avanti fino a Napoli, etc., cosa che li renderà naturalmente indipendenti dall’assistenza portata via mare. L’ancoraggio a Catona è a 50 ‘fathoms’ (braccia marine), a circa 37 metri dalla linea dei 5 ‘fathoms’, ed estremamente indesiderabile a Scilla e Cannitello.

25. Il 3 gennaio, appena finì la prima confusione, secondo me la situazione era sotto controllo, ed il Governo Italiano in grado di provvedere ai rifornimenti, quindi ogni ulteriore scorta da Malta fu fermata; ma visitando Messina il giorno successivo, l’Attaché Militare britannico mi informò che il Comandante militare l’aveva implorato di chiedermi di mandare più farina. Di conseguenza fu ordinato alla nave di Sua Maestà Britannica “Canopus” di portarne 200.000 libbre da Malta, che sono in corso di sbarco oggi a Messina. Questa nave portò anche delle altre scorte di generi medici,

mandate da Sua Altezza Reale il Duca di Connaught K.G., K.T., K.P. per l'ospedale mobile.

26. Essendo l'ospedale mobile ora indipendente, fu dato il mio consenso a lasciarlo finchè la ferrovia sarà riparata e, siccome è forte desiderio di Sua Altezza Reale il Duca di Connaught K.G., K.T., K.P. che quelli sotto il suo comando facciano tutto ciò che è in loro potere, molto verosimilmente resteranno ancora per 14 o 21 giorni.

27. L'inestimabile aiuto ricevuto dai Contrammiragli F.W. Fisher, C.V.O., G.A. Callaghan, C.V.O., C.B. e F.S. Inglefield, ha molto facilitato il mio lavoro, e le Loro Signorie saranno liete di sapere che niente avrebbe potuto eccedere lo zelo e il duro lavoro dei Capitani E.R. Le Marchant della nave di Sua Maestà Britannica "Sutlej", D. St. A. Wake della nave di Sua Maestà Britannica "Minerva" e del Capo di Stato Maggiore Capitano J.S. Luard. È con molto orgoglio e soddisfazione che¹¹ non un caso d'irregolarità di qualunque tipo si sia verificato, e per informare le Loro Signorie ad ogni Ufficiale Comandante è stato ordinato di fornire un rapporto delle sue operazioni.

28. Le Loro Signorie possono stare sicure che tutte le provviste e rifornimenti furono distribuiti con la massima cura e controllo. Per i primi due giorni le provviste furono date ai singoli, i quali erano effettivamente senza viveri. Nel frattempo, comitati di cittadini preminenti furono da me formati; la città ed i villaggi furono divisi in settori, e le famiglie rifornite secondo il numero. A Messina la farina fu consegnata all'Attaché Militare, e non fu sotto il mio diretto controllo.

A.G. Curzon-Howe
Ammiraglio
Comandante in Capo

*Rapporto del Cap. Wake al Comandante in Capo della Flotta
Britannica nel Mediterraneo, Enclosure n. 3, in FO 371/682*

"Minerva" presso Malta,
5 gennaio 1909.

Signore,

ho l'onore d'inoltrarvi il seguente rapporto sugli eventi che si verificarono durante il periodo di tempo in cui fui a Messina.

Conformemente ai vostri ordini lasciai Malta alle 8.15 di sera di martedì 29 dicembre portando con me provviste e generi medici e tre chirurghi aggiuntivi, ed arrivai a Messina alle 8.20 del mattino successivo. Le Loro Maestà il Re e la Regina d'Italia, accompagnati dal vice Ammiraglio Mirabello, Ministro della Marina, arrivarono contemporaneamente sulla nave di Sua Maestà italiana "Vittorio Emanuele". Dopo aver ancorato, mi recai a bordo della nave ammiraglia italiana "Regina Elena",

¹¹ «*It is with much pride and satisfaction that not one case of irregularity [...]*». Anche qui come in altri casi si sottolinea l'efficienza dell'operare degli Inglesi, concetto ricorrente poi nel rapporto finale del Colonnello Delmé-Radcliffe.

e là fui presentato al Re e alla Regina, che mi espressero i loro ringraziamenti per essere venuto in aiuto della cittadinanza. Sua Maestà il Re m'informò che desiderava che io aspettassi un po', prima di fare qualunque cosa, finché egli non avesse potuto afferrare la situazione¹². Io quindi mi accomiatai e vidi l'Ammiraglio Viale da cui non ebbi ordini¹³.

In seguito il "Chesapeake", una petroliera a vapore vuota, mi segnalò che aveva bisogno di aiuto, e andando a bordo trovai che essa aveva imbarcato 86 profughi ed era a corto di provviste di ogni genere. Egli¹⁴ spiegò che la sua nave, al momento del terremoto, era ancorata nelle parte interna del porto e che era stata malamente scossa. Io decisi di trasferire i profughi sul "Minerva" e ordinai che fosse eseguito un controllo della carena e dei motori da parte degli Ufficiali della mia nave. Al ricevimento del loro rapporto permisi alla nave di proseguire il viaggio verso Costantinopoli. Vorrei far presente che sembra che il Capitano del "Chesapeake" abbia fatto tutto ciò che era in suo potere per assistere i profughi, e non solo, ma egli anche sfamò quelli che provenivano in massa dalla riva.

Più tardi ricevetti il permesso di fare sbarcare i marinai per cercare i feriti e installare un centro medico a terra. Il gruppo di sbarco consisteva di 180 uomini divisi in quattro gruppi di ricerca costituiti da marinai, fochisti e fanti di marina da sbarco e tutti gli Ufficiali della nave disponibili. La sede del faro a terra fu scelta come centro per le medicazioni. 3 chirurghi e 4 infermieri di bordo, gruppi di barellieri e fanti da sbarco (non arruolati) si stabilirono là. È acclusa una mappa del centro per le medicazioni.

Le squadre di lavoro furono divise in gruppi di 20 uomini, ognuno sotto Ufficiali, con un Comandante a dirigerli.

Nella ricerca dei feriti, i gruppi si sparpagliarono ed esplorarono tutta la parte nord della città. Il lavoro fu molto difficile ed a volte estremamente pericoloso, poiché gli ufficiali e i marinai dovevano spesso arrampicarsi su costruzioni traballanti, fare buchi attraverso i tetti e andare carponi attraverso i detriti, in aiuto di persone che erano non solo sepolte ma anche bloccate dai detriti. Travetti e travi di legno ed a volte anche travi di ferro dovevano essere tagliate per districare le vittime. Il procedimento seguito fu quello di portare giù i feriti al centro di medicazione, dove erano temporaneamente assistiti, e quindi d'inviarli sulle scialuppe al "Minerva" per sistemarli negli alloggi dell'equipaggio. I marinai si erano spostati a poppa per occupare solo metà del loro solito spazio, di modo che nella parte di prua¹⁵ il medico e i volontari dell'equi-

¹² «*His Majesty informed me [...]*». Questo imbarazzante episodio connesso all'accettazione degli aiuti inglesi non è letteralmente riportato dal Radcliffe, ma ne sono discussi ampiamente gli effetti.

¹³ «*[...] from whom I got no orders.*» Il silenzio dell'Ammiraglio Viale, sintetizzato in pochissime, parole pesanti come pietre, fa cadere una cortina di silenzio, un'attesa plumbea nei rapporti diplomatici anglo-italiani.

¹⁴ «*He explained that [...]*». Da notare che per amore di sintesi il Capitano Wake esprime il soggetto con un pronome maschile "He", lasciando intuire un riferimento al Capitano del "Chesapeake" che non è stato ancora menzionato, ma lo sarà successivamente.

¹⁵ «*The seamen had moved aft to occupy only half of their usual space, and attended to by the doctor on board [...]*». Ancora una volta la necessità di sintesi fa intendere che la parte del

paggio di bordo poterono prestare assistenza. Alcune di queste persone, che erano signore, furono alloggiato nel ponte mediano e nella cabina del Capitano.

In questo giorno alcuni feriti furono mandati alla nave di Sua Maestà Imperiale russa “Cesarevitch” per un passaggio a Siracusa.

Il 31 dicembre i gruppi di lavoro furono fatti sbarcare all’alba, con la stessa organizzazione del giorno precedente, e furono raccolti molti feriti. La vostra ammiraglia arrivò alle 8 antimeridiane, e in conformità ai vostri ordini trasbordai tutti i profughi non feriti, 89 di numero, sulla nave a vapore “Raffaello” di Rupertino per il trasporto¹⁶ a Napoli. Sua Maestà la Regina d’Italia venne a bordo alle 1.50 dopo mezzogiorno, per visitare i feriti a bordo del “Minerva” (125); ed espresse il suo compiacimento per il modo con cui si badava ad essi, ed anche i suoi ringraziamenti agli Ufficiali e ai marinai. Poco dopo la sua visita salpai verso Reggio in conformità ai vostri ordini e convogliai provviste e scorte di generi medici sulla nave di Sua Maestà italiana “Napoli”, che la notte stessa era di ritorno a Messina ed imbarcava degli altri feriti provenienti dal centro di medicazione. Andai a bordo della nave di Sua Maestà italiana “Regina Elena” per informare l’Ammiraglio Viale di ciò che stavo facendo e ciò che proposi di fare. Il “Philomel” e il “Sutlej” arrivarono quella notte e io mi presentai a rapporto sul “Sutlej”.

Il giorno 1 gennaio i gruppi di lavoro furono di nuovo sbarcati a terra come in precedenza. Il “Duncan” arrivò in mattinata, ed io accompagnai il Contrammiraglio Callaghan a bordo del “Regina Elena” ed organizzai che i feriti fossero trasferiti sulla nave da guerra “Hertha”. Dopo di ciò il “Duncan” ed il “Philomel” partirono per l’altro lato dello Stretto. Io trasferii 123 feriti al “Sutlej” e 20 feriti allo “Hertha”. In questa giornata il Colonnello Radcliffe, Attaché Militare a Roma, arrivò a Messina e venne a bordo e prese possesso del suo alloggio insieme a me, arrivarono anche due suore infermiere provenienti dal “Duncan”. Il “Sutlej” salpò più tardi per Siracusa e lo “Hertha” per Napoli. Nel pomeriggio andai con un gruppo di lavoro e riuscii ad entrare nel Consolato britannico che era parzialmente rovinato e si dovette entrare da una finestra del piano di sopra, ed avendo trovato le chiavi alla sua¹⁷ residenza privata, fui messo in grado di aprire la cassaforte ufficiale e assumere la responsabilità di tutti i libri, documenti e denaro contenuti in essa, che sono ora in mia custodia. Il Console britannico a Palermo è stato informato del recupero di questi archivi, ed anche il *Foreign Office* ne è stato informato... C’era un’altra cassaforte al Consolato,

ponte dove il medico e i volontari potevano prestare la loro opera sia la metà di prua, visto che i marinai si erano spostati nella metà di poppa, ma tutto ciò non è espresso, così è stato integrato nella traduzione per amore di chiarezza.

¹⁶ «[...] *for conveyance to Naples* [...]» è stato mantenuto, lo stile scarno e sintetico dell’autore, Il sostantivo ‘conveyance’ è stato tradotto come tale invece di essere sostituito con una più consone e più complessa struttura verbale, allo scopo di lasciare inalterato il sapore dell’essenzialità da diario di bordo.

¹⁷ «[...] *at his private residence* [...]». L’aggettivo possessivo maschile singolare ‘his’ non ha qui un riferimento ben preciso; apparentemente non si sa di chi si stia parlando, anche se dalla logica del contesto si può intuire che si stia parlando del console britannico a Messina che non viene menzionato. Anche qui è lo stile da diario di bordo che prevale sulla grammatica.

che fu aperta per effrazione, e fu scoperto che non conteneva nulla. Questa sera circolavano delle voci secondo cui erano stati uditi dei rumori provenienti dalle macerie della casa ultimamente occupata dal reverendo Huleatt, cappellano di Messina. Io andai con un gruppo speciale e per alcune ore tentai di ottenere accesso all'interno della casa scavando fra i detriti e i calcinacci, ma alla fine ho dovuto rinunziarvi (il lavoro su questa casa si continuò per tutto il giorno seguente, ma senza successo). Il 2 gennaio gruppi di sbarco ritornarono sulla terraferma come al solito.

Prima di mezzogiorno scoppiò un brutto incendio nei palazzi del Municipio e la Banca d'Italia fu a rischio di distruzione. Su richiesta dell'Ammiraglio italiano feci sbarcare la mia autopompa. Poiché essi ne possedevano solo una oltre ad una piccola manuale e la prima si guastò¹⁸, la mia attrezzatura antincendio diede aiuto prezioso, ed è interessante notare che questa piccola macchina modello 1A fu capace di lanciare un sufficiente getto d'acqua, attraverso i manicotti rivestiti di gomma indiana forniti dai servizi di Sua Maestà, per un'altezza di circa 120 piedi e continuò per un tempo considerevole, e fu indubbiamente il mezzo per salvare la Banca in cui, mi fu detto, c'erano 30 milioni di lire.

In questa giornata, non essendoci alcuna autorità consolare nella città, portai via due afflitti cittadini britannici che affermavano che dopo che si era verificato il terremoto avevano perduto la loro nave, la nave a vapore "Chesapeake". In questa giornata mandai molti feriti sulla nave a vapore "Campania". Alle 9 di sera fu avvertita una forte scossa ed andai a terra per vedere quale ulteriore danno era stato provocato, ma oltre ad incrinare un po' più di prima le mura e il tetto della stazione del faro (nostro centro per le medicazioni), sembrava che ci fossero piccoli danni aggiuntivi.

Il 3 gennaio i gruppi di lavoro sbarcarono come al solito, ma i feriti adesso stavano diminuendo molto e, trovando che c'erano molte persone provenienti dalla periferia, mentre il lavoro di soccorso diventava meno gravoso e la gente molto bisognosa di viveri, io distaccai un gruppo per organizzare un centro di soccorso per i casi di maggiore bisogno, sotto un luogotenente ed un sergente maggiore. Andai a bordo del "Regina Elena" per dare all'Ammiraglio italiano una vostra lettera per l'Ammiraglio Mirabello¹⁹ ed informarlo di ciò che stavo facendo. Dall'"Exmouth" ricevetti grandi rifornimenti di scorte e generi medici e sotto la scorta dell'Attaché Militare li mandai al Capo di Stato Maggiore. Nel pomeriggio vi segnalai che io consideravo che la situazione a Messina fosse sotto controllo, e che adesso il Governo Italiano era in grado di assumere la responsabilità della situazione a Messina. Due ore dopo l'Ammiraglio italiano venne per convocare e ringraziare gli ufficiali e i marinai per quello che avevano fatto, e per dire che egli non aveva più bisogno del nostro aiuto. In tarda

¹⁸ «As they only had one of their own besides a very small hand one and the former broke down [...]». Anche se il diario del Capitano Wake, come anche quelli degli altri Capitani, è scevro da qualunque inferenza personale a commento dei fatti di cui fu testimone, in questo caso il ridicolo nasce spontaneo dalla descrizione stessa dei fatti e fornisce al Radcliffe elementi utili alla valutazione di quella inadeguatezza italiana, che pervade il suo rapporto, ad affrontare la benché minima emergenza.

¹⁹ Si tratta in effetti del vice Ammiraglio Mirabello, Ministro della Marina Italiana.

serata andai a bordo della nave ammiraglia italiana per recapitare un vostro messaggio, di cui v'informai a suo tempo.

Il 4 gennaio tutti i gruppi di lavoro furono ritirati dal lungomare e i rifornimenti furono riportati alla nave. Alle 5.30 pomeridiane, in conformità ai vostri ordini, salpai e proseguì per Catania e presi a bordo Ufficiali medici e rifornimenti dall'“Exmouth” e proseguì per Siracusa. Arrivai là a mezzanotte e sbarcai cinque dottori maltesi e rifornimenti per quel luogo, e alle 2 antimeridiane del 5 gennaio proseguì verso Malta dove arrivai alle 8 antimeridiane.

Portai giù con me due afflitti cittadini britannici ed una ragazza siciliana a cui era stato amputato un braccio e non poteva essere spostata senza correre pericolo, ed un ragazzo di 12 anni, un cittadino britannico, i cui genitori (vice Console britannico e la moglie) si suppone che siano rimasti vittime a Reggio. Il ragazzo soffre di contusioni e stordimento. Gli afflitti cittadini furono affidati alle autorità civili, la ragazza all'ospedale navale.

Prego allegare il rapporto del chirurgo di Stato Maggiore Mahon dato a me, osservando che è costituito da note prese in circostanze ovviamente difficili, ed è anche un rapporto sul numero dei feriti trattati e dove essi furono mandati. Io accludo anche un resoconto del terremoto scritto subito dopo l'avvenimento dal Dr. Lupton, vice Console americano, che io presi a bordo del “Minerva” come cittadino americano in difficoltà. È acclusa una lista di soggetti britannici sul “Minerva” e ciò che accadde di loro fino al momento presente.

D. St. A. Wake
Capitano

Rapporto dell'Ambasciatore britannico a Roma, in FO 371/681

Roma, 4 gennaio 1908 [1909]

Signore,

è ancora difficile, per quanto sia passata una settimana, fornire un qualunque rapporto che si possa ritenere attendibile per quel che riguarda l'estensione della distruzione causata dal disastroso terremoto che ha devastato la città e le zone limitrofe di Messina e una grande parte della Calabria. La scossa si verificò poco dopo le cinque la mattina del 28 *ultimo*, e fu seguito da un'onda sismica che inondò i calcinacci crollanti sul lungomare di Messina. Tutti i mezzi di comunicazione con la regione colpita dal terremoto furono interrotti, le informazioni arrivarono molto lentamente e l'unica connessione telegrafica disponibile con Palermo fu interamente monopolizzata dai servizi del Governo. Conseguentemente sono stato in grado di ricevere poche informazioni dal Console di Sua Maestà lì, ed effettivamente il primo messaggio che annunciava il disastro mi raggiunse soltanto dopo un ritardo di tre giorni.

Il Re d'Italia, che all'epoca era a caccia nei dintorni di Caserta, subito proseguì direttamente sul luogo accompagnato dalla Regina, che partì senza neanche una dama al suo seguito, e le Loro Maestà sono state infaticabili nell'organizzare e incoraggiare il lavoro di salvataggio e di cura dei feriti mentre hanno cercato di ripristinare un po' di fiducia nei sopravvissuti colpiti dal panico, visitando tutti i luoghi che hanno

sofferto più pesantemente. Nell'identificarsi con l'opera umanitaria, i Sovrani d'Italia hanno sempre offerto un nobile esempio alla nazione, e il coraggio della giovane Regina nell'occasione di confrontarsi con gli inevitabili orrori di una scena che deve essere stata senza pari negli annali, come anche le difficoltà e i pericoli inseparabili dal lavoro intrapreso, hanno suscitato enorme entusiasmo in tutta la nazione.

Anche i Ministri della Giustizia e dei Lavori Pubblici raggiunsero Messina con il minor ritardo possibile; circa dieci mila militari furono mandati immediatamente e la zona colpita fu posta sotto la legge militare.

La presenza delle navi da guerra britanniche e russe sulla costa siciliana consentì loro di essere i primi a raggiungere la scena del disastro, e l'opera di soccorso e di salvataggio fu iniziata dai loro equipaggi. Assistenza medica e viveri furono immediatamente inviati da Malta sulle navi di Sua Maestà sotto la direzione diretta del Comandante in Capo, ed è data universale testimonianza dell'ammirevole servizio da esse reso. Una rappresentanza di Siciliani e Calabresi residenti a Roma si presentò a questa Ambasciata in un secondo momento, e firmò una testimonianza scritta di gratitudine per "l'Eroica Flotta Britannica". Messaggi di ringraziamenti mi sono anche arrivati da altre parti d'Italia.

Il Colonnello Delmé-Radcliffe, Attaché Militare a questa Ambasciata, partì per Messina la sera del 29 per offrire la sua assistenza, e per opera sua la nave di linea "Ophir", mentre passava per lo Stretto di Messina, fu messa generosamente a disposizione delle autorità per il trasporto di un migliaio di profughi e feriti a Napoli. Imbarcazioni da guerra dalla Francia e dall'Austria e dalla Grecia, caricate con scorte di aiuti, si stanno adesso concentrando nell'area devastata, e a quest'ora non ci dovrebbe essere mancanza di assistenza.

Per il momento ogni informazione sull'entità del disastro deve essere presa con grande precauzione, ma si è stimato che non meno di due terzi della popolazione di Messina, che ammontava alla cifra arrotondata di centocinquantamila, sono morti.

Reggio, con una popolazione di circa quarantacinquemila, ha sofferto almeno altrettanto pesantemente, ed è riportato che un certo numero di città e villaggi in Calabria hanno perduto la maggior parte dei loro abitanti. I sopravvissuti sono privi anche dei loro vestiti e muoiono di fame, e il numero di corpi non sepolti sta causando timore per un'epidemia.

Io sto tentando di ottenere dai sopravvissuti dei dati attendibili a riguardo dei cittadini britannici, di cui c'era una consistente colonia a Messina, che sono scampati o sono morti nelle case che crollavano. Ma deve ancora passare molto tempo prima che si possano stilare delle liste con una qualche precisione a causa del modo in cui i profughi sono sparpagliati nei diversi centri.

Mr. William Sarauw, il quale fu anche felicemente salvato insieme a sua moglie, una donna inglese, e alla figlia, m'informa che niente poteva superare la gentilezza degli equipaggi dei bastimenti mercantili britannici che si trovarono ad essere nel porto di Messina, tra cui egli in particolare menzionò la nave a vapore "Chesapeake", a bordo della quale lui e la sua famiglia trovarono asilo.

Il modo in cui l'intero paese si è elevato all'altezza dell'emergenza nel suo tentativo di far fronte ad una calamità senza precedenti è stato ammirevole. Ricchi e poveri allo stesso modo stanno facendo confluire le loro risorse nel Comitato di soccorso

nazionale organizzato su iniziativa del Re sotto la presidenza di Sua Altezza Reale il Duca d'Aosta. Da ogni parte del mondo vengono anche annunziate ogni giorno sollecite e munifiche contribuzioni. Ieri fui autorizzato dal Governo Generale del Canada d'informare il Governo Italiano che il Governo Canadese di Sua Maestà britannica stava mandando una somma di centomila dollari. La solidarietà universale, così manifestata per l'Italia nell'ora della sua prova, ha profondamente toccato il cuore di questo popolo emotivo.

Il Re e la Regina ritornarono alla Capitale ieri, essendo sbarcati a Gaeta, e rientrarono a Roma quasi non notati²⁰ in un'automobile, per evitare qualunque manifestazione. Viene riferito che la Regina era molto affaticata per gli sforzi di questa terribile settimana, e molto depressa a causa degli accumulati orrori delle scene di cui era stata testimone.

Ho l'onore di essere, col più alto rispetto, il vostro più obbediente e umile servitore

Rennel Rodd

²⁰ «[...] *and entered Rome almost unperceived* [...]». La forma verbale di participio passato '*unperceived*' spoglia i Reali d'Italia del carattere di 'Sovranità', dando loro la semplice connotazione umana di chi vuole rientrare a casa senza far rumore, in senso reale e metaforico.

EFFETTI DELL'INTERVENTO INGLESE IN CALABRIA

*Rapporto del Capo di Stato Maggiore britannico a Sua Eccellenza
Ammiraglio Mirabello, Ministro della Marina Italiana, Enclosure n. 8,
in FO 371/682*

“EXMOUTH” a Scilla, 2 Gennaio 1909

Vostra Eccellenza,

permettetemi di mettervi al corrente delle nostre azioni da quando arrivammo nello Stretto di Messina.

Nell'apprendere della calamità dalla nave di Sua Maestà Britannica “Sutlej”, nave che stava per salpare da Siracusa per Malta, le ordinammo di proseguire subito verso Messina e fare ciò che poteva. Le sue successive attività sono state quelle desiderate da Vostra Eccellenza. Essa dovrà ritornare a Malta dopo questo viaggio a Siracusa per fare rifornimento di carbone ed eseguire gli ordini provenienti dall'Ammiragliato.

La nave di Sua Maestà Britannica “Minerva” fu mandata il 29 con provviste e chirurghi e rimane.

Martedì la mia nave di bandiera fu immediatamente preparata, ma è stato ricevuto un telegramma proveniente da Messina che mi chiedeva di non venire per il momento; tuttavia, avendo imbarcato tende e viveri e generi medici, era evidente che questi dovevano essere necessari e così giungemmo. Ed in conformità con gli ordini di Sua Maestà il Re d'Italia passammo a Villa S. Giovanni, dove installammo un deposito e una stazione da campo per le medicazioni presso Cannitello e Scilla, dando sollievo alla gente con dei viveri.

La nave di Sua Maestà Britannica “Euryalus” ha portato ulteriori rifornimenti che oggi sono in corso di distribuzione a quelle tre città. Essa, dopo aver scaricato, trasferirà tanti casi urgenti quanti ne possa trasportare a Siracusa, in conformità alla vostra segnalazione di ieri notte, ma dopo dovrà proseguire per Malta ed eseguire gli ordini nazionali. L'Ammiraglio Inglefield comanda il Quarto Squadrone Incrociatori, e solo temporaneamente è sotto il mio comando, e con le navi sotto il suo comando sta lavorando con me. La sua assistenza ed il suo grande aiuto non possono essere stimati di più.

La situazione oggi, 2 gennaio, è che tutte e tre le città sono esenti da effettiva inedia, e la gente sta gradualmente riprendendosi dal naturale terrore e dall'afflizione. Le difficoltà a S. Giovanni sono l'assenza d'acqua potabile e l'impossibilità di spronare la popolazione ad agire per aiutarci a recuperare un qualunque ferito seppellito nelle macerie, e ancor di più, il loro rifiuto di seppellire i propri morti, che, se non si fa, sarà una causa di grave pericolo per i vivi. Il Generale dell'Esercito di Sua Maestà italiana ha lasciato un Maggiore e un distaccamento di truppe reali che stanno operando estremamente bene. Se solo potessimo fare in modo che gli abitanti cominciassero ad agire nei confronti dei loro morti e feriti, la situazione potrebbe essere considerata al momento in stato di efficienza.

L'Ammiraglio Callaghan sulla nave di Sua Maestà britannica “Duncan” ha ampiamente fornito scorte mediche e viveri per Catona, con una sezione di ambulanze da

campo e Corpi Medici dell'Esercito reale prestati da Sua Altezza Reale il Duca di Connaught K.G., con farina e forni da campo, e approvvigionamenti per 10 giorni.

Se posso rispettosamente spingermi a suggerire che con molto impegno la ferrovia potrebbe essere riparata, anche con interruzioni di comunicazione, la situazione sarebbe immediatamente alleviata poiché i viveri etc. potrebbero essere portati dal Nord, e la popolazione, al momento buttata fuori dal lavoro, potrebbe essere impiegata nell'opera con giovamento, cosa che sarà la loro salvezza e servizio per il paese.

Ho portato da Malta una grande quantità di scorte etc., e colà non sarà possibile sgomberare l'Arsenale di tutte le provviste. Quando c'è un trasporto mercantile disponibile, sarebbe di grande aiuto se si potessero raccogliere più casi da questo lato, e naturalmente si presume che successivamente il Governo darà il cambio ai miei Ufficiali e marinai nei loro vari posti.

È nelle mie speranze rimanere in queste acque fino alla sera del 7, quando io confido non ci sarà più necessità della presenza delle navi di Sua Maestà britannica.

Il Primo Signore dell'Ammiragliato arriverà a Messina la mattina del 7 nello Yacht dell'Ammiragliato "Enchantress" e proseguirà in serata per Malta, può darsi che io riceva nuovi ordini da lui.

Allego una lista di scorte etc., sbarcate in Calabria alle città che mi è stato ordinato di soccorrere da Sua Maestà il Re (d'Italia), e a Messina, (una parte delle scorte mediche furono sbarcate nel secondo posto dalla nave di Sua Maestà britannica "Minerva").

Questa informazione pone Vostra Eccellenza in condizione di conoscere il loro reale stato oggi.

A.G. Curzon-Howe.
Ammiraglio
Comandante in Capo
della Flotta nel Mediterraneo

*Rapporto del Comandante Vernon Haggard al Capitano John S. Luard
Capo di Stato Maggiore, Sub Enclosure n. 8, in FO 371/682*

"Exmouth" presso San Giovanni
4 Gennaio 1909.

Signore,

ho l'onore di riferire che in conformità con le vostre istruzioni verbali, sbarcai alle 4 pomeridiane del giovedì 31 dicembre a Scilla, Calabria, con la responsabilità di un gruppo di 6 Ufficiali e 59 marinai, che trasportarono viveri, tende, generi di conforto medico, ed altre provviste per dar sollievo all'afflizione causata agli abitanti dal terremoto della mattina del 28 dicembre.

2. Fu formato un campo sulla spiaggia e fu dato sollievo ai pochi feriti che si poterono trovare prima del buio.

3. La città era completamente distrutta, a malapena qualche casa era abitabile. La maggior parte delle case sono costruite sui fianchi scoscesi di una stretta penisola,

e molto danno fu causato dalla rovina di una casa che cadeva sopra distruggendo la casa di sotto, specialmente sul lato orientale.

4. Al tempo dello sbarco la gente sembrava essere in uno stato di completa disorganizzazione. Non è stato compiuto nessuno sforzo combinato di alcun tipo per liberare le strade, districare i feriti o per dare un alloggio agli infermi. Alla fine si formò un piccolo comitato sotto la direzione nominale del Sindaco, signor Quarta, e questo assunse il compito della distribuzione dei viveri e della sepoltura dei morti. Essi non avevano comunque autorità sulla gente, che era oltremodo insensibile, e con grandissima difficoltà qualcuno poteva essere persuaso a prestare assistenza di qualunque tipo.

5. Per quanto si potesse vedere, nessuna parte attiva fu presa dai preti: essi neanche visitarono i malati e i moribondi.

6. La stima di mortalità locale in questa città di 8000 abitanti fu circa 400, e questo mi parve abbastanza esatto da successive osservazioni.

7. La notte del 31 fu aspramente fredda ed una forte e continua pioggia deve avere aggiunto molto all'infelicità della popolazione senza casa che per la maggior parte si affollava sotto rudimentali ripari fatti nei giardini di limoni al di sopra della città.

8. Venerdì primo gennaio, fu trascorso a cercare fra le rovine e creare ripari improvvisati per i feriti e per portarli giù al campo sulla spiaggia dove il primo soccorso fu prestato dal chirurgo di Stato Maggiore Sutcliffe. I casi che non potevano essere ricoverati nelle tende furono mandati alla stazione ferroviaria e ad un fienile là vicino. Alle 11 antimeridiane arrivò la nave di Sua Maestà britannica "Philomel", portando medici da Malta, e fu possibile trattare ogni caso appena arrivava. Le principali difficoltà con cui si doveva lottare erano la mancanza di un alloggio idoneo per gli infermi, la mancanza di infermiere e la natura cancrenosa delle ferite. Solo una donna del posto si offrì per operare da volontaria come infermiera: tutta l'alimentazione degli infermi e la loro assistenza fu attuata dai 'Bluejackets' e dai fanti di marina da sbarco.

9. Sabato 2 gennaio, la nave di Sua Maestà britannica "Euryalus" arrivò, e sbarcò circa 37 tonnellate di viveri, che furono prese in custodia dal Comitato che ebbe notevole difficoltà ad indurre i loro concittadini a trasportare le casse al deposito e alla chiesa che furono usati come magazzini. Fu montata una guardia di Bluejackets in questi posti e su richiesta fu mantenuta giorno e notte.

10. L'"Euryalus" imbarcò diversi dei peggiori casi per trasferimento a Siracusa, e con loro l'insieme dei medici da Malta, lasciando l'ospedale in consegna al chirurgo di Stato Maggiore Sutcliffe.

11. La domenica mattina del 3 gennaio fu fatta la prima distribuzione di viveri da parte del Comitato. La città fu divisa in quattro distretti, i villaggi circostanti in tre, e ad ognuno di essi fu mandata una quantità di viveri per la distribuzione locale secondo il numero delle famiglie che richiedevano aiuto. Una guardia Bluejacket manteneva l'ordine durante la distribuzione.

12. Non c'era esercito nella città, sebbene un certo numero (di militari) stesse marciando lungo la linea ferrata verso il Sud a San Giovanni e Reggio.

13. Nel pomeriggio corpi di ambulanza arrivarono a piedi da Bagnara sotto il Dott. Nicola Sabatelli. Quest'ultimo assunse la cura degli infermi dal chirurgo di Stato Maggiore Sutcliffe e trattenne quattro elementi dei corpi sanitari per assisterlo.

Avendo marciato essi avevano portato poco oltre al loro bagaglio personale, ed erano dipendenti dal campo per le medicazioni, tetto e cibo.

14. Le notti erano aspramente fredde, così distribuii un certo numero di coperte agli indigeni che vivevano nelle barche sulla spiaggia, e girai le rimanenti al Comitato per la distribuzione.

15. Lunedì 4 gennaio il Comitato organizzò per la prima volta un gruppo per la ricerca e per districare i morti, ed io li aiutai fornendo pale, barelle, disinfettanti, e mandando Ufficiali e marinai per dirigere il lavoro.

16. Adesso non c'era necessità di ulteriore presenza da parte dell'“Exmouth”: il distretto era approvvigionato per due settimane, gli infermi erano ben accuditi e al riparo: non c'erano segni di disordini nella città e si stavano compiendo tentativi organizzati per districare e seppellire i morti.

17. A mezzogiorno arrivò l'“Exmouth” ed in conformità alla vostra segnalazione il gruppo si imbarcò, lasciando tali tende e provviste come furono richieste per l'ospedale da campo.

18. È allegata una lista nominale degli Ufficiali e marinai sbarcati, ed anche ricevute approssimative per quelle provviste che furono fornite in grandi quantità al Comitato. Ci furono distribuzioni non controllate di varie scorte di cui non fu possibile tenere conto date le circostanze.

Vernon H. Haggard
Comandante

*Lettera del Capitano e Capo di Stato Maggiore J.S. Luard
al Comandante in Capo della Flotta Britannica nel Mediterraneo,
Enclosure n. 10, in FO 371/682*

“Exmouth”, Malta,
7 gennaio 1909

Signore,

ho l'onore di inviarvi, qui acclusi, i rapporti redatti dagli Ufficiali dei gruppi di lavoro fatti sbarcare per soccorso a S. Giovanni, Cannitello e Scilla in relazione ai sofferenti del terremoto nell'Italia del sud, e per portare alla vostra attenzione l'eccellente lavoro svolto sia dagli Ufficiali che dai marinai.

In modo speciale vorrei portare alla vostra attenzione i nomi degli Ufficiali in carica e degli Ufficiali medici sbarcati a terra, essendo molto consistenti il loro zelo e il tatto profusi verso gli indigeni dell'Italia.

I guardiamarina Rivers e Titterton che non furono sbarcati a terra, svolsero le funzioni di Ufficiali responsabili delle barche da picchetto dell'“Exmouth”, lo fecero col più infaticabile zelo e capacità.

Vorrei rispettosamente proporre che a tutti gli Ufficiali e marinai sia pagata un'indennità straordinaria per i giorni che rimasero a terra.

Vostro obbediente servitore
J.S. Luard
Capitano e Capo di Stato Maggiore

RAPPORTO DEL COLONNELLO CHARLES DELMÉ-RADCLIFFE
ATTACHÉ MILITARE
ALL'AMBASCIATA BRITANNICA A ROMA

*Lettera riservata del Colonnello Delmé-Radcliffe all'Ambasciatore
Sir R. Rodd*

Roma, 22 aprile 1909

Signore,

ho l'onore d'inoltrarvi un rapporto preliminare sui fatti connessi al recente terremoto in Sicilia e Calabria. I resoconti militari, navali, medici, amministrativi e statistici completi non sono ancora disponibili, e saranno affrontati in seguito.

Gli allegati sono come segue:

1. Diario
2. Descrizione del terremoto.
3. Sistema organizzativo militare italiano.
4. Sistema organizzativo navale italiano.
5. L'opera della Croce Rossa Italiana.
6. Altre organizzazioni di aiuto.
7. Assistenza prestata da navi straniere.
8. Assistenza britannica.
9. Osservazioni Generali.
10. Planimetrie raffiguranti i principali comandi militari.
11. Grafico raffigurante periodi di impiego delle navi della flotta italiana.
12. Diagramma raffigurante sezioni della costa della Sicilia e della Calabria dove le navi da guerra italiane erano impegnate nell'opera di soccorso.
13. Alcune fotografie.

Colonnello C. DELMÉ-RADCLIFFE,
Attaché Militare

1. *Diario*

Il 28 dicembre 1908 stavo cenando a casa del Generale Trombi, secondo aiutante di campo di Sua Maestà il Re, quando si sparsero delle voci secondo cui c'era stato un terremoto in Calabria, e che si pensava che ci fossero 100 vittime.

Il giorno successivo si udirono ulteriori voci del disastro, per quanto niente di assolutamente certo era noto fra la gente. Al Ministero della Guerra mi fu mostrato il testo dei telegrammi provenienti da Messina, e fui informato che truppe stavano andando immediatamente giù, da Roma e da Napoli, verso la Calabria e la Sicilia. Mi fu consegnata una lettera dal Ministro della Guerra per il Capo di Stato Maggiore a Napoli, che ordinava che mi fosse data tutta l'assistenza per andare dovunque volessi. Lasciai Roma col treno di mezzanotte.

Il 30 dicembre a Napoli non potei ottenere informazioni attendibili sui dettagli del disastro sia nel Quartier Generale navale che militare. Mi fu dato un lasciapassare dal Generale Comandante dei Corpi d'Armata, e un ordine di imbarcarsi sul "Tebe" per Messina, ma io preferii servirmi di un passaggio che il Capitano della nave a vapore "Therapia", dei Lloyd della Germania del Nord, mi offrì. Ai cancelli del porto incontrai una lunga fila ininterrotta di feriti, che erano stati portati lì dalla nave russa "Makaroff", mentre venivano trasportati dentro la città. Questa operazione fu molto disturbata dalla curiosità della folla che si agitava intorno. Il "Therapia" stesso aveva portato lì 550 profughi da Messina proprio quella mattina, e a bordo incontrai il nipote del Console tedesco a Messina, il quale mi diede i primi autentici particolari che io avessi avuto del disastro. Presi questo signore con me per dare tutte le informazioni che poteva alle autorità militari. Persuasi l'ispettore della compagnia Lloyd della Germania del Nord, Herr Manneking, a venire con me per fermare il "Bremen", come intendevo fare con l'"Ophir" atteso nello Stretto di Messina per il giorno successivo.

Il 31 dicembre il "Therapia" arrivò a Messina durante la notte. Sul far del giorno per prima cosa andai a terra per prendere visione delle condizioni della città, quindi a bordo della nave di Sua Maestà britannica "Minerva", ed ebbi la certezza che l'"Ophir" non aveva strumentazione telegrafica. Intorno alle 8 di mattina andai a bordo del "Regina Elena", nave ammiraglia italiana per chiedere all'Ammiraglio una nave torpediniera per cercare l'"Ophir". Mi vennero incontro due gentiluomini al seguito di Sua Maestà la Regina, il Duca Lante e il Conte Trinità, i quali mi dissero che sua Maestà era a bordo e desiderava vedermi. Fui condotto negli alloggi degli Ufficiali, in un ridotto protetto e attrezzato dove Sua Maestà la Regina, con un grembiule bianco dalle maniche arrotolate²¹ stava aiutando i chirurghi mentre medicavano le ferite di alcune donne e bambini. C'erano altre due o tre signore presenti²² che preparavano le bende. Sua Maestà la Regina, con molta chiarezza e precisione, m'informò dell'estensione del disastro per quello che se ne sapeva al momento. In quattro o cinque minuti²³ mi disse più di quanto avessi fino a quel momento appreso da altre fonti, e mise subito in chiaro quanto fosse necessario avere cognizione dell'ampiezza dell'area devastata. Informai Sua Maestà la Regina che era mia intenzione fermare la nave britannica "Ophir", che stava per attraversare lo Stretto, non appena

²¹ «[...] *in a white apron and with her sleeves rolled up* [...]». Il Colonnello non esprime palesi apprezzamenti per l'umanità della Regina d'Italia, senz'altro da lui sottolineata attraverso quelle *'sleeves rolled up'* che però non sviliscono la sua regale personalità, anzi ne arricchiscono l'aspetto umano e solidale.

²² «[...] *two or three other ladies present* [...]». Il Radcliffe vuole puntualizzare che, nonostante la drammatica contingenza, il seguito della Regina era al completo, anche se non era quello abituale. Non mancava nulla al protocollo di Corte, almeno dal punto di vista qualitativo se non quantitativo.

²³ «[...] *in four or five minutes* [...]». Le bastarono pochi minuti per chiedere, senza girare attorno all'argomento, ciò di cui aveva bisogno. Sembra di stare davanti a due strateghi a cui le circostanze non concedono tempi di conversazione più lunghi. In questo contesto possiamo definire l'incontro solo apparentemente informale, per i modi diretti in cui il colloquio avvenne, ma non certamente per i contenuti.

avessi potuto intercettarla. Sua Maestà la Regina mi chiese di aiutare Reggio, e mi disse che l'Ammiraglio britannico con le sue navi si stava occupando della costa verso il Nord di Reggio. Io quindi andai dall'Ammiraglio Viale il quale diede ordini che la nave torpediniera N. 150 fosse messa a mia disposizione a mezzogiorno. A mezzogiorno Herr Manneking ed io andammo a bordo della nave torpediniera N. 150, ma trovammo che non si poteva muovere poiché non aveva pompieri a bordo in quanto erano rimasti vittime a terra. Dopo qualche ritardo salpammo sulla nave torpediniera N. 106 e ci affrettammo alla volta di Reggio, dove andammo subito a bordo della nave corazzata "Napoli" e spiegammo il motivo del nostro vagare al Capitano Cagni. Dopo avere organizzato l'ancoraggio dell'"Ophir", uscimmo di nuovo in mare sulla nave torpediniera per cercare l'"Ophir", e lo incontrammo dopo l'imbrunire. Avendolo fermato, salii a bordo e spiegai la situazione al Capitano, il quale subito virò verso Reggio. Nel frattempo la boa, che noi avevamo piazzato per segnare il punto d'ancoraggio, si era impigliata ed era stata portata via da un'altra imbarcazione, ed effettuare le operazioni di ancoraggio al buio causò qualche ritardo.

Circa 1000 profughi, di cui circa 300 feriti malamente furono presi a bordo in quattro ore. Ciò fu fatto per mezzo delle scialuppe di salvataggio della nave e di scialuppe e lance prestate dal Capitano Cagni del "Napoli". L'"Ophir" ripartì alle 2 del pomeriggio per Napoli dove arrivò alla 1.00 del giorno successivo. Io rimasi per il resto della notte a bordo del "Napoli" e mi fu preparato un letto improvvisato nelle sala nautica.

Il giorno 1 gennaio di prima mattina andai a terra col Capitano Cagni per prendere visione dell'organizzazione di alcune cose e per avere un'idea delle condizioni. Nel pomeriggio il Capitano Cagni mandò una nave torpediniera per riportarmi a Messina. Appena arrivato andai subito sulla nave di Sua Maestà britannica "Sutlej" per vedere se potevo essere di qualche aiuto. Sua Maestà il Re d'Italia si trovava a bordo, per visitare i feriti, e lasciò la nave qualche minuto dopo il mio arrivo. Appena Sua Maestà andò verso la scaletta, si accorse di me e stringendomi la mano disse, molto gentilmente, che era lieto di vedermi e mi chiese che cosa avevo osservato a Reggio. Mostrai a Sua Maestà il Re alcune note che avevo preso sulle necessità di quel luogo e gli dissi che cosa stavo facendo colà. Sua Maestà il Re quindi continuò a dire che era molto grato per il lavoro fatto dai militari britannici e che sia gli Ufficiali che i marinai avevano fatto meraviglie. Egli disse che era un dono divino che le navi britanniche fossero apparse quando in effetti apparvero, poiché fino al momento presente il solo aiuto che la costa calabra aveva ricevuto era arrivato dalle navi britanniche. Dopo di ciò andai sulla nave ospedale "Campania" per organizzare il trasferimento di altri feriti dal "Minerva" al centro medicazioni.

Gli archivi consolari furono recuperati dai gruppi di lavoro del "Minerva" durante il giorno ed io li esaminai con il capitano Wake e gli chiesi di custodirli a bordo per sicurezza. Il Capitano Wake mi diede una cuccetta sul "Minerva", che occupai fino al 4 gennaio. Anche il Generale Mazza, Comandante in Capo e plenipotenziario, molto gentilmente mi offrì una cabina, vicina alla sua a bordo del "Sardegna" ma, finché vi rimaneva una nave da guerra inglese, io pensai che fosse meglio stare sul "Minerva" poiché potevo essere più utile.

La mattina del 2 gennaio andai a bordo del “Regina Elena” per organizzare l’invio di alcuni telegrammi via telegrafo. Mentre ero a bordo incontrai l’Ammiraglio Mirabello, Ministro della Marina, ed ebbi una conversazione molto interessante con lui per quanto riguardava le misure di soccorso che venivano attivate nel corso degli eventi. Mentre il Ministro parlava con me, Sua Maestà la Regina venne sul ponte e subito mi chiese se fossi andato a Reggio e che cosa avessi visto. Io dissi a Sua Maestà la Regina che cosa sapevo e lei, molto gentilmente, espresse la sua soddisfazione per l’aiuto che gli Inglesi stavano dando, e disse anche che il Duca e la Duchessa di Connaught erano stati molto gentili. Sua Maestà la Regina quindi mi disse che il giorno prima aveva avuto un incidente di cui ancora soffriva²⁴. Una paziente – una donna robusta e vigorosa – essendo terrorizzata per una scossa di terremoto insolitamente brusca, era balzata in piedi e si era precipitata verso la porta per gettarsi fuori bordo. Sua Maestà la Regina bloccò la donna che si dimenò violentemente e, così facendo, accidentalmente colpì con il gomito Sua Maestà la Regina al petto. La Regina disse che quasi svenne e vomitò del sangue, e che questo le fece molto male al momento. Comunque il professore Bastianelli l’aveva visitata subito e aveva detto che non c’era una lesione grave e Sua Maestà la Regina disse che già si sentiva meglio. Parlando della condizione degli sfortunati profughi, Sua Maestà la Regina affermò che qualunque cosa si potesse fare sarebbe stata insufficiente, e che nessuno di quelli che non l’avevano visto poteva rendersi conto dell’entità del disastro. Sua Maestà la Regina disse anche che aveva dato tutti i suoi vestiti alle donne ferite e ai bambini e che le era rimasto ben poco tranne ciò che indossava al momento.

Nel corso del 2 e del 3 gennaio una notevole quantità di provviste fu sbarcata dalle navi da guerra britanniche, e i gruppi di lavoro rimasero a terra fino al 4 gennaio. I rimanenti feriti, a bordo del “Minerva”, furono trasferiti sulla nave-ospedale “Regina Margherita” il giorno 3.

Il 4 gennaio la nave di Sua Maestà Britannica “Minerva” salpò di sera – essendo già partite le navi da guerra britanniche sulla costa calabra. Io raggiunsi il Quartier Generale del Generale Mazza a bordo della nave a vapore “Sardegna”.

Il 6 gennaio la nave di Sua Maestà Britannica “Canopus” arrivò da Malta e sbarcò 220.000 libbre di farina che consegnai alle autorità militari italiane.

Fino al 10 gennaio rimasi a bordo del “Sardegna” aiutando le autorità italiane in ogni modo che ritenevo possibile fare, ricevendo le provviste mandate giù da Napoli e dalle navi e passandole alle autorità sanitarie dell’Esercito e della Croce Rossa, assistendo i cittadini britannici etc.

Il 9 gennaio, la nave di Sua Maestà britannica “Lancaster” era arrivata a Messina. Il 10 i suoi gruppi di lavoro recuperarono la cassaforte dalle macerie del Consolato²⁵.

²⁴ «[...] *and was still suffering from it* [...]». Ancora una volta l’aspetto umano e generoso della Regina si intreccia mirabilmente con quello politico, concorrendo a creare un’immagine univoca del personaggio il cui obiettivo primario era il bene del suo popolo.

²⁵ «*On the 10th her working parties recovered the safe from the ruins of the Consulate, [...]*». Evidentemente c’era più di una cassaforte nel Consolato britannico, infatti quella ufficiale di cui parla il Capitano Wake nel suo rapporto fu salvata dai suoi gruppi di lavoro il

I suoi gruppi di lavoro continuarono anche la ricerca dei corpi del Rev. Huleatt e della sua famiglia.

Andai a bordo della nave di Sua Maestà britannica “Lancaster”, e l’11 gennaio salpò all’alba verso Villa S. Giovanni. Il Capitano Freemantle ed io ci dirigemmo a piedi verso Catona e ritornammo a mezzogiorno. Nel pomeriggio la nave di Sua Maestà britannica “Abukir” arrivò da Malta con a bordo Sua Altezza Reale il Duca di Connaught. Sua Altezza Reale visitò le rovine di Villa S. Giovanni e s’incamminò giù per la ferrovia verso Catona dove ispezionò l’ospedale militare da campo. Prima di partire Sua Altezza Reale fece sbarcare parecchie casse di rifornimenti e di generi sanitari di prima necessità per l’ospedale, le signore e le squadre che lavoravano a Catona. La nave di Sua Maestà britannica “Lancaster” ritornò a Messina di sera, mentre io rimanevo a bordo della nave di Sua Maestà britannica “Abukir”.

Il 12 gennaio la nave di Sua Maestà britannica “Abukir” attraversò lo Stretto di Messina e Sua Altezza Reale il Duca di Connaught visitò Sua Altezza Reale il Duca di Genova sulla nave da guerra “Regina Margherita”; ed anche l’Ammiraglio Viale, Comandante dello Squadrone Volante, a bordo del “Regina Elena”. Dopo di ciò Sua Altezza Reale visitò il Generale Mazza a bordo della nave a vapore “Sardegna” e quindi fece una breve visita alla città di Messina, imbarcandosi nuovamente sulla nave di Sua Maestà britannica “Abukir” a mezzogiorno. La nave di Sua Maestà britannica “Abukir” salpò per Siracusa alle 12.30 dopo mezzogiorno. Alle 4 pomeridiane partii per Roma sulla nave a vapore “Scilla” allo scopo di riferire personalmente all’Ambasciatore.

Arrivai a Roma alle 6 pomeridiane del 13 gennaio e il 14 gennaio partii di nuovo per Napoli e per Messina a mezzanotte.

Il 16 arrivai a Messina alle 8 di mattina e provvidi alla distribuzione di diverse consegne di provviste provenienti da Napoli e organizzai un piccolo Comitato esecutivo di soccorso britannico. Con l’aiuto di una lancia a vapore prestata dalla nave degli Stati Uniti “Illinois”, assunsi il controllo²⁶ di una consegna di provviste per l’ospedale di Catona. Trovai che l’ospedale militare britannico da campo era smobilitato, lasciando soltanto il Dr. Inglis-Douglas, la Dr. Mary-Flint-Taylor, Mr. Edwardes, e Miss Niesigh ancora nel campo a continuare il loro lavoro.

Ritornai al Quartier Generale del Generale Mazza a sera, e trovai che il Generale l’aveva trasferito sulla nave a vapore “Duca di Genova”, a bordo della quale mi aveva gentilmente riservato un’altra cabina.

Poiché le scosse di terremoto continuavano, e le pareti del Consolato temporaneo si andavano fendendo ulteriormente, non fu considerato sicuro far dormire a terra la signora Heynes, moglie del vice Console in carica e i suoi figli. Il Generale Mazza

1° gennaio, mentre egli stesso riferisce nel medesimo rapporto che un’altra ne fu trovata che risultò vuota: «*There was another safe at the Consulate which was broken open and found to contain nothing.*»

²⁶ «*I took over, [...] a consignment of stores [...]*». Il registro linguistico più militare è evidenziato dall’espressione ‘I took over’ mentre ‘I took up’ avrebbe veicolato comunque l’idea di assunzione di responsabilità nei confronti di una certa azione evitando i toni più duri della prima formula che veicola soprattutto il senso di potere, di possesso, di controllo e di dominio su cose o situazioni.

dispose che fosse data loro accoglienza in una nave torpediniera vuota nel porto, da cui il giorno successivo furono trasferiti in quartieri più comodi a bordo della nave a vapore “Savoia”.

Fino al 23 gennaio rimasi presso il Quartier Generale del Generale Mazza e feci escursioni a Catona, Catania, Taormina e Calabria per istituire comitati e organizzare la distribuzione degli aiuti in conformità alle istruzioni generali²⁷ ricevute dall’Ambasciatore di Sua Maestà britannica e in sintonia con le autorità militari e i comitati di soccorso italiani. Ritornai a Roma il 27 gennaio.

2. *Il terremoto*

Il territorio italiano su entrambi le sponde dello Stretto di Messina è stato soggetto per molti secoli a violenti movimenti sismici. Disastrosi terremoti si verificarono in Calabria di recente nel 1905 e nel 1907. Messina stessa fu distrutta due volte – nel sesto secolo e nel 1782. Dopo il terremoto del 1782 fu emanato un decreto che ordinava che nessuna casa dovesse essere costruita da superare l’altezza di un piano. Fosse stata osservata questa legge²⁸, la perdita di vite umane a causa del terremoto dello scorso dicembre sarebbe stata ridotta di un ventesimo rispetto a ciò che fu.

Durante l’ultima settimana di dicembre 1908 c’erano state diverse scosse di terremoto, ma non sembra che esse abbiano attratto alcuna speciale attenzione. Alle 5.24 della mattina del 28 dicembre si manifestò una violentissima scossa. Dal resoconto dei sopravvissuti sembra che la prima scossa debba avere assomigliato all’esplosione di una mina o di una torpediniera. Altre scosse dello stesso tipo sono state avvertite frequentemente dopo il grande terremoto, e sono molto particolari e caratteristiche. La prima scossa sembra che abbia buttato giù molte mura, e naturalmente abbia svegliato tutti gli abitanti della città. Molti corsero nelle strade in camicia da notte e li furono vittime delle ulteriori scosse. Il resoconto del terremoto, che sembra dare l’idea migliore di ciò che avvenne, lo ricevetti dal Maggiore Graziani, Ufficiale di Stato Maggiore della Divisione di Messina. Egli mi disse che dopo la prima scossa balzò in piedi e cominciò a vestirsi velocemente con l’uniforme. Mentre faceva questo fu scaraventato a terra tre volte da altre scosse. Egli disse che la sensazione era quella che qualcuno l’avesse afferrato per le gambe, sotto le ginocchia, e avesse trascinato i suoi piedi via dal pavimento. Egli riferì che l’operazione di indossare i pezzi dell’uniforme e la spada²⁹ non

²⁷ «[...] *in conformity with the general instructions* [...]». Infatti, a sostegno di quanto detto nella nota precedente, il primo allegato chiude con le istruzioni ricevute dall’Ambasciatore e dalle Autorità Militari.

²⁸ «*Had this law been observed* [...]». Tramite un enfatico congiuntivo passato in un periodo ipotetico dell’irrealtà, il Radcliffe attribuisce ai Messinesi la colpa per avere accresciuto l’entità della sciagura. Il mancato rispetto delle leggi è una di quelle ‘caratteristiche innate’ ai Siciliani che concorrono alla loro ‘debolezza’ morale e inaffidabilità.

²⁹ «[...] *the operation of putting on the pieces of uniform and sword* [...]». Non ci sono parole alludenti alla paura nella descrizione della dettagliata vestizione. Mentre il mondo crolla a pezzi emerge solo un’evidenza: il Maggiore non sarebbe mai uscito di casa senza avere la divisa in perfetto ordine.

poté aver preso più di due o tre minuti e che egli stette sotto l'arco della porta per vestirsi, poiché pensò che fosse il posto più sicuro. Mentre stava in piedi sotto l'arco della porta, avvertì l'ultima delle grandi scosse, che fu accompagnata da boati tonanti e seguita da un enorme fragore di calcinacci ed ogni altro materiale edilizio, che cadevano in tutte le direzioni. I movimenti di questa scossa egli li descrisse del tipo prima sussultorio e quindi rotatorio orizzontalmente, che davano la sensazione di essere scossi come un ratto nelle fauci di un *'terrier'*. Il Maggiore Graziani disse che dopo ciò ci fu la quiete, tranne per le grida e i pianti dei sofferenti e dei sopravvissuti. Egli scese in strada con una candela accesa, passando su un piano inclinato di macerie fuori dalla casa. L'aria, comunque, era densa di polvere e rendeva difficile respirare e copriva ogni cosa con uno spesso strato, come di farina giallastra³⁰. Questa polvere avviluppava anche le navi nel porto e rimase visibile per giorni, sebbene negli spazi aperti fu trasformata subito in fango dalla pioggia che cominciò lo stesso giorno e continuò quasi ininterrottamente per i due mesi successivi.

Qualche minuto dopo il terremoto, una grande onda spazzò le spiagge di entrambi i lati dello Stretto. Non sembra dalle descrizioni che ho ricevuto dai sopravvissuti che sia stata un'onda violenta, come di tempesta, ma un curioso, comparativamente lento innalzarsi e recedere dell'acqua, che, comunque a causa della variazione di livello e delle correnti instauratesi, scagliò le navi nel porto in tutte le direzioni, spaccando gli ormeggi e rompendo le catene degli ancoraggi, e provocando altri considerevoli danni. La differenza di livello, credo, non abbia superato i 7 piedi. A Giardini, sotto Taormina, sicuramente superò i 30 piedi. Qui l'acqua si ritirò dopo l'onda lasciando il fondo del mare nudo per 150 *'yarde'* (1 yarda = cm. 91,50), così che la differenza di livello tra l'acqua più alta e quella più bassa non poteva essere stata molto minore di 50 piedi. Sulla costa calabra c'era traccia che l'onda aveva superato la linea ferroviaria tra Villa S. Giovanni e Catona come fu osservato l'11 gennaio da Sua Altezza Reale il Duca di Connaught mentre camminava lungo la linea. Questo dimostrò che anche qui l'onda doveva essere stata di almeno 25 piedi d'altezza, e il danno arrecato lungo la costa calabra era notevole. Sembra che l'onda si sia limitata ad un unico innalzamento e ricaduta dell'acqua e, poiché era una mattina calma e senza vento, ciò fu tutto. Essa raggiunse Taormina un quarto d'ora dopo avere raggiunto Messina, dove arrivò alle 5.35 antimeridiane. Alle 7.15 antimeridiane fu osservata nel Porto di Malta sebbene, a quella distanza, essa ovviamente fu comparativamente piccola, ma sufficiente ad instaurare una fortissima corrente che circolò per tutto il Porto Grande.

La linea di costa non è stata alterata su ognuno dei lati dello Stretto, sebbene la spianata del Porto di Messina sia sprofondata di 6 piedi, causando notevoli danni al Porto. Simile danno si verificò nel Porto di Reggio, dove anche il piccolo pontile di

³⁰ «*The air, however, was thick with dust [...], as of yellowish flour.*» Gli effetti di questa conseguenza determinata dal terremoto sono già stati efficacemente descritti nel primo documento di questa antologia dall'ufficiale Etherington della nave mercantile *'Drake'*: «*We steamed into Syracuse harbour at 9.30 on the 29th December, our flag flying at half mast, and looking, [...], as if we had been through a bath of mud.*»

pietra di fronte al punto di ancoraggio si spaccò da una parte all'altra. Corse voce, attribuita ai resoconti delle navi da guerra, che erano avvenuti notevoli cambiamenti nei dintorni dello Stretto. Si accertò più tardi, con la nave italiana di ricognizione "Staffetta", che questo non ci fu. La voce poteva essere stata dovuta al fatto che le carte nautiche inglesi mostrano la misura dei fondali in "fathom" (braccio marino = mt. 1.83), e quelle italiane in metri. In una zona delle montagne calabresi la terra si aprì e di fatto inghiottì un piccolo villaggio, richiudendosi sulle case. A paragone dell'immenso danno arrecato alle case e alle costruzioni dell'uomo su tutta l'area colpita, è curioso osservare che difficilmente un albero o qualunque altro elemento di natura soffrì minimamente. Sembra quasi come se neanche un singolo limone sia stato fatto cadere a causa delle scosse, e l'aspetto bello e ridente della campagna è in penoso contrasto con le rovine delle città.

La ragione principale della vastità del danno arrecato agli edifici sta nel modo straordinariamente cattivo di costruire le case, come anche nei cattivi materiali usati. Le pareti erano immensamente spesse e pesanti, costituite solo da materiali di risulta, e spesso contenevano grandi pietre³¹ levigate dal mare. Niente poteva essere immaginato di meno idoneo della casa tipo di Messina e Reggio, per resistere ad una scossa di terremoto. Com'è abitudine in Italia, la maggior parte delle case era di quattro o cinque o anche sei piani e formavano grandi edifici chiamati "Palazzi", abitati da centinaia³² di persone. In molti casi le "facciate" rimangono in piedi, e da una certa distanza, come dal mare, sembra che le case siano intatte. L'ispezione più ravvicinata, comunque, mostra che tutto l'interno è crollato insieme ai tetti, e forma cumuli di macerie di 20 o 30 piedi all'interno dei gusci. Nient'altro che l'ispezione personale può dare un'idea concreta della totalità nella distruzione.

Due punti si devono evidenziare quanto alle classi dei sopravvissuti. La proporzione delle persone anziane e dei bambini è altissima. Questo dimostra che gli uomini e le donne abili scapparono dai loro letti nelle strade e rimasero vittime dei calcinacci che cadevano giù. Gli incapaci di muoversi in molti casi si salvarono rimanendo a letto. Ancora una volta la proporzione dei capaci uccisi è grande. La ragione di ciò sta nel fatto che, nella maggior parte dei casi, essi vivevano in grandi palazzi dove, a causa dell'altezza e del peso delle sovrastrutture, il danno fu più completo. Gli abitanti delle case più piccole e più modeste, ad uno o due piani nella periferia della città, si salvarono in maggiore misura.

³¹ «*The walls were [...], built only of rubble, and frequently contained huge round sea boulders.*» Nella sua rapida presa visione della distruzione di Messina, anche il Dr. Lupton aveva notato che il modo con cui le case erano costruite aveva accentuato l'entità del disastro come riferito nel suo resoconto personale (p. 171): «*[...] owing to the fact that Messina is entirely built of brick and stone the disaster has been terrible.*» Ma lui non esprime commenti accusatori come il Radcliffe.

³² «*[...] great blocks called "Palazzi" inhabited by hundreds of people.*» Nel mettere in relazione tra loro tutte le concause del disastro il Radcliffe sottolinea, con l'apparente stile dell'osservatore distaccato, gli errori umani nella costruzione dei "Palazzi". Inoltre coglie l'occasione per evidenziare le diverse abitudini sociali degli Italiani per quel che riguarda il loro vivere raggruppati in centinaia, facendo un confronto implicito ad abitudini inglesi che restano sottintese.

Si dice che il Porto di Messina sia il cratere di un antico vulcano, e sembra che sia stato il punto focale della massima violenza del terremoto. Sembra che la città di Reggio, ad otto miglia sul lato opposto dello Stretto, abbia sofferto una violenza molto simile. Sul lato siciliano, l'area entro cui le case furono distrutte si estendeva fino alla cresta montuosa cinque miglia ad Ovest di Messina e lungo la costa da Faro fino quasi a Taormina. Sul lato calabro l'area includeva l'intero alluce dell'Italia a Sud-Ovest di una linea che congiunge Gioja Tauro e Gerace. Gli effetti più violenti furono avvertiti nell'area ad Ovest di una linea che congiunge Palmi e Capo Spartivento. A Messina e nel suo distretto circostante circa 80.000 persone devono essere state uccise, e sul lato calabro circa altre 50.000.

La dimensione delle misure di soccorso necessarie può essere vagliata dalla richiesta fattami dal Ministro dei Lavori Pubblici, signor Bertolini, di fornire riparo per 600.000 persone complessivamente.

La popolazione sul lato siciliano è forse la meno idonea di qualunque altra al mondo a fronteggiare un disastro di questa natura. Essi appaiono, letteralmente, incapaci di fare qualunque cosa anche per se stessi, e spesso rifiutano con straordinaria durezza di assistere finanche i loro parenti più prossimi. Sembra che il grande terremoto del 1782 abbia lasciato una tradizione³³ nei distretti di campagna di quanti si erano arricchiti saccheggiando le rovine della città demolita. In ogni caso, gli abitanti dei villaggi circostanti si rivelarono straordinariamente pronti ad approfittare di questa occasione, in quanto sciamavano in gruppi, in molti casi molto metodicamente attrezzati di muli e sacchi per trasportare gli oggetti del saccheggio, che essi speravano di mettere al sicuro. Essi derubavano indiscriminatamente i morti, i vivi e i feriti, e si misero a lavorare per setacciare le macerie dovunque la loro conoscenza dei luoghi li conducesse a pensare che vi si potesse trovare un tesoro. Queste operazioni cominciarono di lì a qualche ora dal disastro e sembrava quasi come se fosse stato atteso, così pronti erano i ladri. In aggiunta alla ruberia, fu riferito che gli oltraggi più orrendi e incredibili erano perpetrati sulle donne ferite e indifese e sui bambini. Sembrava che non ci fosse limite alla profondità dell'infamia alla quale questi ruffiani siciliani sarebbero sprofondati. È stato anche riferito che un notevole numero di ragazze e bambini furono fatti sparire per diventare vittime della 'mala vita' in Sicilia e a Napoli.

Sul lato calabro la popolazione, a confronto di quella siciliana, appare in una luce migliore, per quanto anche qui la rapacità, la durezza, la mancanza di rispetto per se stessi e di energia per darsi aiuto sono molto evidenti e rendono l'organizzazione e la distribuzione degli aiuti un compito³⁴ ingrato, insoddisfacente e deludente.

³³ «*It appears that the great earthquake of 1782 had left a tradition [...]*». Di solito la parola 'tradizione' viene usata per qualcosa di positivo, mentre qui è applicata ironicamente a valori negativi tramandati dai Siciliani attraverso i secoli.

³⁴ «*[...] and make the organization and distribution of relief an ungrateful, unsatisfactory and disappointing task.*» Nella consapevolezza dell'esercizio delle sue funzioni e del suo compito, il Radcliffe, assistendo a queste manifestazioni di assoluto degrado civile e umano, vuole sottolineare quanto la campagna umanitaria possa trasformarsi in un compito molto ingrato.

3. *Il sistema organizzativo militare italiano*

Le truppe di stanza a Messina al momento del terremoto erano:

- Il Quartier Generale della 24^a Divisione e della Brigata Salerno.
- Sei Compagnie del 29° e sette dell' 83° Reggimento.
- Due Batterie montate e la Compagnia Ferroviaria degli Ingegneri del Reggimento della 22^a Artiglieria.
- Una Compagnia Telegrafo del Terzo Ingegneri
- Postazioni di assistenza medica e di Commissariato, e il personale del Distretto Militare, dell' Artiglieria, e degli ingegneri, e della Divisione dei Carabinieri.

A causa del congedo natalizio etc. un gran numero di uomini era assente e la forza totale presente a Messina al momento del terremoto ammontava a, forse, 1500 uomini. Il Comandante Generale-Luogotenente Del Rosso era assente in congedo; il Generale-Maggiore Cotta, Comandante della Brigata Salerno rimase vittima; l'Ufficiale Comandante dell'89° Reggimento era in congedo; l'Ufficiale Comandante dell'83° Reggimento era ferito gravemente; l'Ufficiale Comandante del Distretto Militare rimase vittima; l'Ufficiale Comandante dell' Artiglieria era in congedo. Il solo Ufficiale vivo al rango di Colonnello era il Luogotenente-Colonnello de Cosa dell' Artiglieria da campo. Il numero totale delle vittime era 1 Generale, 9 Ufficiali da campo, e 57 altri, 598 sottufficiali e soldati semplici. Ci fu anche un gran numero di feriti.

Solo alcuni piccoli gruppi di soldati poterono essere raccolti dopo il terremoto dall'Ufficiale di Stato Maggiore Graziani che agì con freddezza ed energia, e per prima cosa andò al Quartier Generale del Generale Cotta, quindi sull'incrociatore "Piemonte" nel porto dove, col Comandante Cerbino, organizzò le fasi da seguire nell'attesa dell'arrivo degli Ufficiali superiori e degli aiuti. La stazione radio-telegrafo a Forte Spuria era danneggiata, e tutte le comunicazioni da Messina erano interrotte. La più vicina stazione di telegrafo da cui si poteva mandare un messaggio era Scaletta a 15 miglia da Messina, ma questo non si seppe se non più tardi. Al cacciatorpediniere "Serpente" fu inviato un messaggio con un telegramma per il Governo e per il Generale-Luogotenente Mazza, Ufficiale Generale Comandante del XII Corpo d'Armata a Palermo. Il "Serpente" prima andò a Reggio. Trovando il luogo distrutto, la nave risalì la costa fino a Palmi, quindi tagliando verso Stromboli alfine ritornò a Milazzo, dove trovò una stazione di telegrafo in grado d'inoltrare il messaggio. Alle 10 antimeridiane, ulteriori telegrammi per il Governo furono inviati al cacciatorpediniere "Scorpione" e questi li consegnò presso Nicotera alla 1.00 dopo mezzogiorno. Quando si scoprì che la linea ferroviaria, per quanto danneggiata, poteva essere ripristinata da Messina, e che la linea del telegrafo oltre Scilla era intatta, alle 10.00 antimeridiane fu mandato un treno da Messina con dei profughi e alle 4.00 pomeridiane fu inviato un telegramma da Scaletta verso Catania, con la richiesta di mandare soccorsi. Questo telegramma raggiunse Catania alle 7.00 di sera. Il treno raggiunse Catania alle 11.00 di notte. Il Maggiore Graziani prese anche lo "Scrivio" e il "Montebello", navi a vapore della Compagnia Generale di Navigazione Italiana e, dopo averle riempite di profughi e feriti, le inviò a Catania. Queste navi avevano l'ordine di ritornare a Messina con le truppe che erano state richieste per mezzo di telegramma. La nave a vapore "Washington" arrivò al porto mentre il "Montebello" stava partendo e, poiché essa

era una nave più veloce³⁵, il “Montebello” le chiese di affrettarsi a Catania con le notizie. Il Washington arrivò alle 3.00 pomeridiane e vi portò le prime notizie del disastro. Ai Capitani dello “Scrivio” e del “Montebello” era stato detto che essi dovevano portare a Messina le truppe già richieste per telegrafo. Poiché, comunque, il primo telegramma mandato non aveva affatto raggiunto³⁶ Catania ed il secondo soltanto alle 7.00 di sera, i Capitani dello “Scrivio” e del “Montebello” lasciarono Catania senza informare le autorità dei loro ordini riguardanti il trasporto delle truppe. Si è detto che questo fu fatto semplicemente per risparmiare a se stessi il fastidio d’imbarcare le truppe. La guarnigione di stanza a Catania, a quel tempo, consisteva di 10 compagnie e mezza, del 34° e 84° Reggimento. Poiché all’inizio non si capì³⁷ che l’intera guarnigione presso Messina era stata di fatto distrutta, solo una compagnia del 34° fu inviata alle 9.30 di sera. La compagnia raggiunse Scaletta la mattina, e trovando del lavoro da svolgere colà, scese dal treno³⁸ e mai raggiunse Messina. Alle 4.30 della mattina del 29 dicembre, il rimanente dell’84° Reggimento lasciò Catania, con il Generale Maggiore Mandile, della Brigata Venezia, e raggiunse Messina alle 9.30 del mattino. Il Generale Mandile assunse temporaneamente il comando presso Messina.

Le prime notizie provenienti da Messina raggiunsero Roma alle 5.25 pomeridiane del 28 dicembre³⁹, e fu un telegramma inviato dallo “Scorpione” alla 1.00 dopo mezzogiorno da Nicotera.

Il Generale Mazza ricevette le notizie a Palermo alle 7 di sera. Subito ordinò a tutte le truppe dei Corpi d’Armata di tenersi pronti per procedere verso Messina. All’84° Reggimento presso Catania, all’8° Bersaglieri, al 34° e 86° Reggimento fu ordinato di partire subito verso Messina in forza completa, incluse le reclute. Si considerò impossibile mandare queste truppe per mezzo di treni, ed esse furono conseguentemente mandate via mare. Alle truppe fu ordinato di portare, per ciascun uomo, quattro coperte, quattro razioni di biscotti e carne conservata, e due razioni di pane in

³⁵ «*The steamship ‘Washington’ [...] was a speedier ship [...]*». In effetti, è la nave americana ‘Washington’ che porta le prime notizie del disastro a Catania alle 3.00 del pomeriggio, “in quanto essa è più veloce”, così l’aggettivo ‘*speedier*’ diventa il perno e la soluzione di un carosello inutile e inefficace da parte degli Italiani, ed anche un ‘termine di paragone’ di forze.

³⁶ «*[...] the first telegram sent had not reached Catania at all, and the second only at 7.00 p.m., [...]*». L’inefficacia degli interventi militari italiani qui arriva quasi a raggiungere il paradosso tragicomico della commedia degli errori.

³⁷ «*As it was not understood [...]*». Questo ulteriore disguido, causato da incapacità d’intesa, mette apertamente in ridicolo tutta l’organizzazione militare italiana che quasi approda a toni burleschi nella sequenza successiva.

³⁸ «*[...] and finding work to do there, detrained and never reached Messina at all.*» In questa espressione concettualmente negativa, il verbo ‘*detrained*’ visualizza in modo ironico la scena di una compagnia di militari che scendono dal treno e si mettono a svolgere compiti che non erano stati loro assegnati, e bisognerà aspettare fino alle 9.30 antimeridiane del 29 dicembre prima che una compagnia militare di soccorso giunga finalmente a Messina.

³⁹ «*[...] and was the telegram dispatched [...]*». L’estrema sintesi stilistica qui sopprime anche il verbo principale, che non è stato integrato nella traduzione, dando per scontato che fu quel telegramma a ‘portare’ le notizie a Roma.

aggiunta alle razioni ordinarie portate. Inoltre, fu ordinato a tutte le unità di trasportare arnesi da scavo, barili d'acqua, cucine da campo, serie di biancheria personale, e tutti i cappotti non in uso. Solo un quarto delle truppe doveva portare armi. Le prime truppe, l'8° Reggimento Bersaglieri, arrivarono a Messina alle 2.00 pomeridiane del 29 dicembre e le rimanenti truppe seguirono rapidamente. Lo stesso Generale Mazza arrivò col treno via Catania alle 11.00 di sera del 29.

La città di Messina, che era stata in precedenza divisa in due settori, un settore terra e un settore mare, fu ora divisa in quattro settori che si diramavano dal porto, ognuno sotto il comando di un Generale Maggiore, e le truppe furono assegnate ai vari settori man mano che arrivavano. Per il 3 gennaio 12.000 militari erano stati concentrati solo a Messina, e svolgevano opera di soccorso man mano che le condizioni lo consentivano. Riguardo alla concentrazione delle truppe in altri distretti in Sicilia e Calabria le cifre ufficiali non sono ancora disponibili. Il numero totale dei militari impiegati per le opere di soccorso nell'area del terremoto, comunque, non poteva essere stato complessivamente minore di 18.000 o 20.000.

Il 4 gennaio fu proclamato lo stato d'assedio, e continuò in forza fino al 14 febbraio per i distretti di Reggio e di Messina. Il Generale-Luogotenente Mazza fu nominato commissario reale straordinario e plenipotenziario, mentre il Generale-Luogotenente Mazzitelli (Comandante dell'XI Corpo d'Armata) fu messo agli ordini del Generale Mazza come commissario reale a Reggio. Il Generale-Luogotenente Tarditi fu nominato commissario reale per il distretto di Palmi, ma poiché il danno qui fu molto minore, lo stato d'assedio a Palmi non fu dichiarato.

Ufficiali di Stato Maggiore aggiuntivi furono mandati da Roma ed altri centri per aiutare il personale normale assegnato ad ognuno dei generali. Al Generale Mazza e a tutto il suo personale, agli Ufficiali di tutte le brigate e ai Capi di dipartimento fu dato alloggio su una grande nave a vapore nel Porto di Messina. Il Quartier Generale del Generale Mazzitelli fu istituito a bordo della nave corazzata "Napoli", e gli Ufficiali subordinati sul lungomare. Il Quartier Generale del Generale Tarditi era sul lungomare a Palmi.

I militari furono impiegati per prima cosa per proteggere le vite e la proprietà, un buon numero di sciacalli furono fucilati durante i primi giorni. Contemporaneamente, essi furono impiegati per cercare tra le rovine i feriti ed eventualmente quelli trovati morti, e per portarli al lungomare, dove i feriti furono mandati alle postazioni di medicazione e agli ospedali, mentre i morti per essere seppelliti in grandi fosse comuni scavate nella spianata di S. Ranieri ed anche in un giardino della città. I corpi furono deposti allineati in file parallele, coperti con 6 pollici di calce viva, quindi un'altra fila di corpi e così via. I gruppi di ricerca continuarono giorno e notte, e particolare importanza fu riposta nella possibilità di localizzare i vivi nella notte attraverso il suono⁴⁰.

⁴⁰ «[...] and particular importance was attached to the possibility of locating the living by sound at night.» L'opera meritoria di 'auscultare' le macerie di notte per potere percepire meglio i lamenti dei vivi non viene messa in rilievo dal Radcliffe, ma accennata solo come un fatto tecnico: un qualche suono poteva provenire da chi era ancora vivo, e non a caso egli usa il termine generico 'sound' al posto di 'moaning' o 'cries'.

I militari furono impiegati anche nella distribuzione dei viveri alla popolazione nelle città della costa e nei villaggi dell'interno. Per questo motivo, i muli dell'artiglieria di montagna e gli animali ed i carretti requisiti furono usati tutte le volte che si potevano ottenere. Le condotte per il rifornimento dell'acqua, rotte dal terremoto, furono riparate dagli ingegneri i quali ripararono anche il telegrafo, alcuni ponti della ferrovia, ed attivarono alcuni punti di luce elettrica a Messina e Reggio.

La ricerca dei vivi fu abbandonata il 9 gennaio, e da allora in avanti i militari furono impiegati nel recupero e nella sepoltura dei morti, nella protezione della proprietà, nel fornire viveri alla popolazione e nell'erigere baracche.

Da Messina soltanto, dopo i primi giorni, 72.000 razioni furono distribuite alla popolazione sopravvissuta di Messina e dei distretti circostanti. Circa 50.000 furono similmente distribuite alla popolazione in Calabria. Verso la fine di marzo circa 12.000 corpi erano stati recuperati e seppelliti soltanto a Messina, e fu stabilito che circa 20.000 feriti erano stati curati. Le cifre ufficiali danno 20.509 feriti e profughi che sono stati trasportati via da Messina per mare. Queste cifre, comunque, io non le considero neanche approssimativamente precise, poiché in molti casi ci sono, per quel che so, notevoli discrepanze.

In aggiunta ad un gran numero di navi impiegate per viaggi singoli con militari e beni di soccorso, le autorità militari ebbero a loro disposizione, per più lunghi periodi, dieci grandi navi a vapore che furono usate come navi-ospedali, navi per accumulo e deposito di rifornimenti, quartieri generali del Comandante in Capo con i suoi Ufficiali, e per dare alloggio a burocrati e funzionari civili e ad un gran numero di profughi.

4. *Il sistema organizzativo navale italiano*

Al momento in cui la catastrofe avvenne, le seguenti imbarcazioni erano a Messina: l'incrociatore "Piemonte"; le navi cacciatorpediniere "Spica", "Sagittario", "Scorpione", "Saffo", "Arpia", ed "Astore"; le navi torpediniere di seconda classe numeri 90, 106, 131, 140, e 151 e la nave-cisterna "Vellino". L'onda che seguì al terremoto scagliò le navi nel porto l'una contro l'altra e ne danneggiò alcune. Il "Piemonte" immediatamente mise i suoi tre proiettori al lavoro per illuminare le rovine della città. Il suo tentativo di comunicare con la stazione radio a Forte Spuria non ebbe esito poiché la stazione era stata completamente distrutta. Il Capitano del "Piemonte", Passino, rimase vittima a terra. Il Comandante Cerbino prese in consegna le forze navali e, come già stabilito, organizzò la necessaria azione navale e militare insieme al Maggiore Graziani, capo della Divisione di Messina. Il Comandante Ciano, che comandava la flottiglia delle navi torpediniere, era un sopravvissuto. Le imbarcazioni torpediniere furono di nuovo ormeggiate in prossimità del "Piemonte" e fu ordinato loro di attivare le macchine a vapore. Parti del motore di dritta del "Piemonte" erano a terra per riparazioni ed esso attivò il vapore con il solo motore di babordo. A tutte le navi commerciali in porto fu comandato di prendere ordini dal Comandante Cerbino e furono requisite per trasportare i profughi e i rifornimenti di soccorso etc. Gruppi di marinai furono mandati a terra e fu installato un centro per le medicazioni a Forte Salvatori, dove molti feriti furono medicati.

A Roma si pensò, per qualche tempo, che il terremoto fosse avvenuto solo a Bagnara, poiché era stato ricevuto un telegramma, da quel luogo, che riferiva del terremoto e chiedeva soccorsi.

A mezzogiorno del 28 si diedero ordini di mandare una nave con provviste di soccorso per Bagnara e l'“Agordat”, di conserva, salpò quella sera per Napoli. Nel pomeriggio si scoprì che tutte le comunicazioni telegrafiche, con o senza fili, con Messina erano interrotte. Alle 4.30 pomeridiane fu ordinato alla nave corazzata “Regina Margherita”, presso Napoli, di comunicare con Forte Spuria, il che naturalmente fu impossibile.

Alle 5.25 [pomeridiane] del 28 dicembre il telegramma, inviato dallo “Scorpione” a Nicotera, fu ricevuto presso il Ministero della Marina. Alle 5.55 pomeridiane al Comandante navale supremo a Napoli fu ordinato di inviare il maggior numero possibile di navi per portare soccorsi a Messina. Tra le 6 e le 7 pomeridiane la stazione radio a Monte Mario, vicino Roma, mandò messaggi per richiedere lo Squadrone Volante a Messina, che consisteva nel “Regina Elena”, nel “Vittorio Emanuele” e nel “Napoli”, che in quel momento navigavano tra Palermo e la Sardegna.

Vale la pena di menzionare che il primo telegramma, nella forma in cui fu acquisito dallo Squadrone Volante, diceva: “Messina completamente distrutta”. Un capitano di una delle corazzate m'informò in seguito che la prima impressione prodotta da questo telegramma mutilato fu che Messina era stata bombardata dalla flotta austriaca. Lo stato d'animo⁴¹ tra i due paesi, a quel tempo, rendeva tale contingenza non eccessivamente improbabile. I messaggi successivi da Monte Mario annullarono l'impressione⁴².

Alle 9.15 pomeridiane furono ricevuti a Roma ulteriori telegrammi⁴³ che descrivono l'estensione del disastro a Messina, ma le autorità non furono consapevoli di quello che era successo a Reggio e sulla costa calabra, eccetto a Bagnara, fino al giorno successivo.

Il 29 al Quartier Generale a Taranto fu ordinato di mandare una gran quantità di provviste di soccorso con il “Marco Polo” verso Reggio, e i magazzini di Spezia, Napoli, Taranto, Venezia e Maddalena ricevettero ordini di riempire i loro depositi con scorte di viveri e di accrescere al massimo la produzione di biscotti.

Le date di arrivo delle varie navi della Marina Italiana sulla scena del terremoto sono mostrate nei grafici.

⁴¹ «*The state of feeling between the two countries [...]*». Il Radcliffe coglie l'occasione di questa incomprensione delle notizie sul disastro per inserire subdolamente che i rapporti non erano eccezionali fra Italia ed Austria. Si potrebbe ipotizzare che più che una certezza fosse proprio una speranza da cui trarre profitto.

⁴² «*Later messages from Monte Mario removed this impression*». Ma non annullarono la nostra impressione sul modo secco e tagliente con cui il Radcliffe gestisce la smentita della falsa notizia del bombardamento austriaco. Attraverso lo stile il Colonnello lascia trasparire il suo disappunto per il mancato attacco austriaco.

⁴³ «*At 9.15 p.m. further telegrams were received in Rome describing the extent of the disaster [...]*». Le notizie scaglionate nel tempo ed ancora imparziali ci riportano sia alla distruzione degli impianti che alla disorganizzazione locale.

La nave corazzata dello Squadrone Volante, “Vittorio Emanuele”, fu richiamata verso Napoli via radio nel pomeriggio del 29, dove imbarcò le Loro Maestà il Re e la Regina d’Italia, e il signor Orlando, Ministro della Giustizia, ripartendo la sera stessa per Messina, dove essa arrivò la mattina del 30 dicembre alle ore 9.30. Il “Regina Elena” e il “Napoli”, altre due corazzate dello Squadrone Volante, arrivarono a Messina tra le 10 e le 11 di mattina del 29, e l’incrociatore “Coatti” alle 10.30 di sera dello stesso giorno.

Il Ministro della Marina, Ammiraglio Mirabello, che era stato in licenza a Milano quando avvenne il disastro, si affrettò verso Napoli, dove s’imbarcò a bordo del cacciatorpediniere “Bersagliere” e arrivò a Messina alle 6 pomeridiane del 30 dicembre. Dopo l’arrivo dell’Ammiraglio Mirabello, nel corso della notte si organizzò la distribuzione delle navi della Marina e delle imbarcazioni ausiliarie. Per i due successivi mesi questa organizzazione fu mantenuta in forza, con piccole variazioni, agli ordini dell’Ammiraglio Viale e, per quel che riguardava l’area del terremoto, (sotto) la direzione suprema del Generale Mazza, che era stato designato commissario reale e plenipotenziario nello stato d’assedio.

Le autorità navali italiane adattarono a nave-ospedale la nave a vapore “Campania”, della Compagnia Lloyd Italiana, e la mandarono a Messina dove arrivò il 2 gennaio⁴⁴.

5. *L’opera della Croce Rossa Italiana*

In occasione del disastro la Croce Rossa Italiana fu invitata dal Governo a dare assistenza alle autorità. Comunque non fu posta agli ordini delle autorità militari in alcun caso ed agì in modo totalmente indipendente. La Croce Rossa Italiana ricevette una grossa somma di denaro dalla Croce Rossa degli Stati Uniti, e decise di destinare la somma di 98.000 lire a beneficio dei sofferenti.

La Croce Rossa Italiana riferisce che organizzò quattordici ospedali da campo e due di base, undici ospedali mobili, undici centri di medicazione, due treni-ospedale, due navi per il trasporto dei feriti e, con l’organizzazione di cui sopra, si occupò di circa 9.000 feriti e vaccinò oltre 6.500 persone. Il rapporto afferma inoltre che i servizi della Croce Rossa Italiana, all’interno dell’area del terremoto, cominciarono dalla sera del 29 dicembre. Si afferma che siano stati⁴⁵ organizzati grandi magazzini a Napoli, Palmi, Reggio e Messina. La Croce Rossa vanta⁴⁶ di avere mandato, in

⁴⁴ «[...] where she arrived on the 2nd January». La chiusura dell’allegato con una data molto ritardata, per l’arrivo di una nave-ospedale a Messina, sembra mettere una pietra tombale sull’efficienza dei soccorsi navali prestati dalla Marina Italiana. Questo è un altro espediente stilistico ed allo stesso tempo diplomatico del Radcliffe per fare risaltare il non-detto.

⁴⁵ «Large magazines are stated to have been organized at [...]». La vaghezza di questa affermazione è sottolineata dalla forma impersonale passivante, tipica struttura usata estensivamente anche dalla stampa per evitare di specificare il soggetto delle azioni menzionate. È un modo subdolo per dire e non dire ed allo stesso tempo per sottintendere che lui riporta queste affermazioni col beneficio d’inventario.

⁴⁶ «The Red Cross claims to have sent [...]». E che lui non creda pienamente a tutto ciò che viene affermato dalla Croce Rossa Italiana è completamente esemplificato dalla struttura verbale ‘claims’ che veicola semanticamente una pretesa, un vanto da parte del soggetto dichiarante, ma tutto da verificare.

aggiunta agli ospedali organizzati come sopra, 514 grandi tende-ospedale, 1430 teloni d'incerata da appoggiare sui tetti delle case di legno, 250 baracche prefabbricate complete con strutture di legno e copertura impermeabile, 500 letti, 50 tonnellate di paglia, 12.000 coperte di lana, 5 serie di attrezzature chirurgiche, 15.000 libbre di cotone sterile, 24.000 yarde di garza sterile, 40.000 bende, e una grande quantità di medicine, disinfettanti e ogni altro genere di conforto ospedaliero, come brandy, Marsala, latte condensato e rifornimenti di viveri in grande quantità. Inoltre, 15.000 profughi, uomini, donne e bambini riceveranno vestiti e biancheria, mentre 9.470 lire furono distribuite contanti per aiuto.

La Croce Rossa Italiana noleggiò la nave a vapore "Taormina", di circa 10.000 tonnellate di stazza, e l'adattò a nave-ospedale. Questa nave poteva contenere 2.500 letti, e a bordo andarono 35 signore⁴⁷ della Croce Rossa di Roma nella funzione di infermiere⁴⁸. Questa nave arrivò a Messina il 3 gennaio e ripartì, con 300 feriti a bordo, il 6 gennaio alla volta di Livorno.

6. *Altre Organizzazioni di Soccorso*

Il lavoro dei Cavalieri di Malta fu piuttosto indipendente dalla Croce Rossa, dal Comitato Milanese, e da altri comitati di soccorso.

Per quanto concerne l'organizzazione di tali organismi non ci sono ancora pervenute statistiche, ma si può affermare che il Comitato Milanese, sotto la direzione del Generale Cerri, fece un lavoro estremamente buono dal suo Quartier Generale a Palmi, essendosi diramato nei vari punti delle coste siciliane e calabresi. Il carattere pratico e affaristico degli Italiani del nord rese il lavoro svolto da questo comitato particolarmente efficace.

In aggiunta si deve dire che grossissime donazioni da tutte le parti del mondo erano state ricevute in Vaticano, e queste furono utilizzate per una certa parte per fornire immediato soccorso tramite l'Arcivescovo di Messina, il quale rimase al suo posto per soccorrere la popolazione afflitta, ed anche attraverso altre agenzie religiose. Nessuna⁴⁹ di queste, tuttavia, aveva formato veri organismi separati, con mezzi per trattare i feriti o per trasportare o dare alloggio ai profughi.

⁴⁷ «[...] *and on board went thirty-five ladies* [...]». La funzione della struttura verbale 'went' è qui più subdola di quanto non appaia a prima vista. Con questo verbo il Radcliffe indica solo che le signore andarono a bordo, ma non quello che fecero. Egli si attiene diplomaticamente alla realtà dei fatti obiettivi, lasciando così dei margini alla sua successiva contestazione.

⁴⁸ «[...] *as nurses*.» Il Radcliffe non dice che andarono a bordo 35 infermiere, ma che andarono a bordo 35 signore in funzione di infermiere. In questo gioco linguistico fra 'l'essere' e il 'parere' che ruota attorno alla particella 'as', il Radcliffe sembra lasciare tutto in sospeso, tutto da accertare attraverso fonti più attendibili.

⁴⁹ «*None of these, however, had formed* [...]». Questo 'none' di valenza assolutamente negativa, vuole evidenziare che solo l'organizzazione britannica e nessun'altra fu in grado di offrire aiuto e assistenza a tutto tondo in quella drammatica circostanza.

7. Assistenza prestata da navi straniere

Navi Russe

Dopo quelle britanniche le prime navi straniere ad arrivare furono quelle russe: il “Cesarevich”, lo “Slava” e il “Makaroff” che arrivarono a Messina alle 7.30 antimeridiane la mattina del 29 dicembre. Il “Makaroff” ormeggiò dentro il porto mentre le altre due navi rimasero fuori. La sera stessa il “Makaroff” andò a Napoli con 440 feriti.

La mattina del 30 il “Corietz” e il “Giliack”, navi cannoniere, arrivarono da Palermo e ripartirono trasportando, insieme allo “Slava” e al “Cesarevich”, 1120 feriti. L’Ammiraglio Russo spostò la sua bandiera al “Bogatir” presso Augusta e ritornò immediatamente a Messina, mentre il “Makaroff”, essendo ritornato da Napoli, prese a bordo altri 200 feriti e circa 400 profughi per trasportarli a Napoli il 2 gennaio.

Il 4 gennaio tutte le navi russe lasciarono Messina. Il lavoro svolto dagli equipaggi delle navi russe, dal momento del loro primo arrivo, fu al di là di ogni lode e suscitò la più calda ammirazione negli Ufficiali e marinai britannici presenti.

Navi Francesi

La divisione navale francese, costituita dal “Justice”, dal “Verità”, e da due cacciatorpediniere, il “Fanfare” ed il “Carquais”, arrivò a Messina il 1° gennaio, dove il cacciatorpediniere “Dunois” era arrivato da Biserta il giorno prima. Tre cacciatorpediniere furono mandate verso la costa calabra a Sud di Reggio, e il “Justice” e il “Verità” presero posizione tra Messina e Faro, distribuendo una grande quantità di rifornimenti alimentari, generi sanitari, coperte e 50 tende, mentre i chirurghi e il personale medico curava un gran numero di feriti.

Lo squadrone francese lasciò lo Stretto il 6 gennaio.

Navi Tedesche

Il 31 dicembre l’incrociatore “Hertha” arrivò a Messina e trasferì una gran quantità di risorse alimentari sulla nave-deposito “Stura”. Questa nave imbarcò circa 300 feriti che la notte stessa trasferì sulla nave di linea “Bremen”. Il 1° gennaio partì per Napoli con 144 feriti gravi. Dopo avere imbarcato materiale medico che ricevette dal Centro Zoologico tedesco a Napoli, ritornò a Messina la mattina del 3 gennaio insieme all’incrociatore “Victoria Louise”. Questa seconda nave distribuì una gran quantità di risorse alimentari, acqua potabile etc. ai villaggi tra Messina e Faro. Essa anche portò alcuni feriti gravi a Messina e li trasferì alla nave-ospedale italiana.

Queste navi lasciarono Messina il 5 gennaio. Il “Victoria Louise” andò quindi a Palermo dove sbarcò forniture di materiali sanitari per l’ospedale internazionale, anche sei case prefabbricate donate da Sua Maestà Imperiale l’Imperatore di Germania, come anche forniture di soccorso donate dalla nazione tedesca.

Navi Danesi

L’incrociatore “Heimdal”, proveniente dal Pireo, arrivò a Messina il 5 gennaio e proseguì per la costa calabra dove distribuì 13.000 libbre di rifornimenti alimentari e 200 coperte. La nave di ricognizione “Thor” arrivò a Messina nello stesso momento e andò a Taormina per offrire assistenza.

Queste navi lasciarono Messina l’8 gennaio.

Navi Americane

Gli Stati Uniti mandarono nello Stretto il “Culgoa”, il “Connecticut”, lo “Yankton” e la nave da trasporto “Celtic”. Il “Culgoa” arrivò l’8 e rimase fino al 15 gennaio. All’arrivo sbarcò 25 tonnellate di approvvigionamenti alimentari e generi sanitari e dopo andò a Reggio insieme alla nave a vapore “Bayern”, noleggiata dalla Croce Rossa Americana, dove essa distribuì altre 35 tonnellate di rifornimenti di viveri e medicine. Esso distribuì anche notevoli quantità di cibo a Catona, Ganzirri, Cannitello e Scilla. Le navi corazzate “Connecticut” e “Illinois” arrivarono a Messina il 4 gennaio, vi rimasero solo per breve tempo e lo yacht stazionario “Yankton” proveniente da Costantinopoli rimase dal 9 al 14 gennaio e distribuì beni di soccorso. Le navi da guerra americane scaricarono una gran quantità di risorse alimentari e, in aggiunta, il “Culgoa” tra il 16 e il 18 ne distribuì 425 tonnellate e tra il 21 gennaio e il 1° marzo il “Celtic” ne distribuì 1.200 tonnellate per un valore complessivo di 60.000 lire. Il Comandante del “Celtic”, per accordo con le autorità civili e militari italiane, distribuì soccorsi diretti a Napoli, Palermo, Milazzo, Calabria e Siracusa; e per mezzo di rimorchiatori noleggiati a Bagnara, Gioja Tauro, Scilla, Cannitello, Pellaro, Melito e Lazzaro. Le navi torpediniere italiane distribuirono beni di soccorso a Pace, Ganzirri, Villa S. Giovanni, Catona e Archi. Un rimorchiatore navale italiano distribuì 400 tonnellate di scorte americane a Reggio, e prima di partire il “Celtic” distribuì grandi quantità di denaro a Giardini e Catona. Il Governo Americano spese anche 100.000 lire per la costruzione di 2.500 case prefabbricate che furono mandate per mezzo di quattro navi a vapore dall’America a Messina e Reggio. Infine gli equipaggi delle navi da guerra raccolsero più di 600 lire per dare aiuto a coloro che avevano subito il terremoto.

8. *Assistenza Britannica*

Al momento del disastro c’erano quattro navi mercantili britanniche nel Porto di Messina – l’ “Ebro”, il “Cesapeake”, il “Drake”, e l’ “Afonwen”. Appare chiaro⁵⁰ che gli Ufficiali e gli equipaggi di queste quattro navi abbiano fatto il loro dovere da Inglese sin dall’inizio. Essi accolsero un gran numero di sopravvissuti, diedero viveri e riparo e trasferimento ad altri porti a molti feriti e profughi.

Appare evidente che anche i residenti britannici a Messina abbiano fatto il loro dovere in modo soddisfacente. Particolarmente preziosi⁵¹ furono i servizi resi da Mr. e Mrs. J. Baylis Heynes. Mr. Heynes, che il 9 gennaio assunse il compito di facente

⁵⁰ «*The officers and crews of these four ships appear [...]*». Poiché il verbo ‘*appear*’ indica sempre l’evidenza, diversamente dal ‘*sembrare*’ italiano che può significare ‘sembra ma non è’, qui è usato nel senso di ‘appare chiaro’. Se il Radcliffe avesse voluto usare una formula dubitativa nei confronti della validità dell’opera svolta dai suoi connazionali avrebbe usato il verbo ‘*seem*’.

⁵¹ «*[...] Particularly valuable were the services [...]*». E qui l’infinita sfilza di aggettivi, esaltanti le gesta eroiche dei cittadini britannici residenti a Messina, si arricchisce cammin facendo di nuove sfumature, tra cui ‘*valuable*’ è il più ricorrente.

funzioni di vice Console a Messina, al momento del terremoto era direttore di una compagnia di spedizioni i cui uffici furono completamente distrutti, e uno dei titolari rimase vittima con tutta la famiglia. Entro pochi minuti dal disastro Mr. e Mrs. Heynes si misero al lavoro per alleviare i sofferenti e salvare quelli che erano in pericolo. Dal giorno del terremoto al momento presente continuarono questo lavoro senza fermarsi o pensare a se stessi in alcun modo. Dapprima lavorarono facendo completamente affidamento sulle proprie forze, e in seguito in qualità di membri principali del comitato locale per la distribuzione degli aiuti forniti dal Lord Mayor's Fund di Londra. Mr. Heynes personalmente salvò e portò un gran numero di feriti alle navi nel porto, e di sua iniziativa mise due navi, che appartenevano alla Compagnia di cui era il direttore, a disposizione delle autorità per il trasporto di militari da Palermo. Con le sue forze riuscì ad imbarcare 1.400 profughi e feriti da trasportarsi a Napoli e Palermo. Non ci sono lodi sufficienti per il lavoro svolto da questa coppia, ed è un bell'esempio per la popolazione locale di come donne e uomini britannici si comportano in tempi di pericolo ed emergenza.

Un'altra donna inglese, del cui comportamento i suoi connazionali possono sentirsi orgogliosi, è Miss Mary MacDonald, un'insegnante della locale Berlitz School. Questa signora ebbe salva la vita per miracolo e quando avvenne il terremoto indossava nient'altro, letteralmente, che la camicia da notte. Resoconti da varie fonti⁵² concorrono ad esprimere ammirazione per la sua freddezza e capacità di risorse, e specialmente per i servizi che rese nell'assistere i feriti. Fortunatamente aveva avuto esperienza pratica di infermieristica ospedaliera, ed accompagnò sulla nave a vapore 'Drake' un carico di feriti trasportati a Siracusa, dove per qualche tempo continuò il suo lavoro umanitario in ospedale.

Dopo il disastro le prime navi straniere ad arrivare a Messina da Siracusa con medici e rifornimenti di soccorso furono la nave di Sua Maestà britannica "Sutlej", e la cacciatorpediniere di Sua Maestà britannica "Boxer". Quello stesso giorno fu ordinato ad altre navi da guerra di recarsi a Messina e sua Altezza Reale il Duca di Connaught subito offrì tende, coperte, scorte alimentari e qualunque altro tipo di aiuto che potesse essere richiesto. Il "Sutlej" sbarcò 400 marinai e una brigata di pompieri e mise su un centro di medicazione sulla banchina del porto dove molte centinaia di persone si fecero medicare le ferite; fu creato anche un punto di raccolta dove cibo e acqua erano distribuiti agli sfortunati abitanti. Lo stesso giorno arrivò la nave di Sua Maestà britannica "Minerva", e anch'essa fece subito sbarcare tutti i marinai e ufficiali disponibili per cercare fra le macerie, impiantare postazioni per le medicazioni, offrire viveri e assistenza ai feriti e ai profughi. La nave di Sua Maestà britannica "Exmouth", battente la bandiera dell'Ammiraglio Sir Ashton Curzon-Howe, Comandante in Capo nel Mediterraneo, arrivò la mattina del 31 dicembre e prese posizione sulla costa della Calabria per dare sollievo alle cittadine di Villa S. Giovanni, Cannitello e Scilla.

⁵² «*Accounts of various sources concur [...]*». Il Radcliffe non vuole che il suo Rapporto assuma una forma romanzata, e così specifica che ci sono molte altre fonti a conferma delle sue parole. Una di queste potrebbe essere il racconto personale dell'ufficiale Etherington del mercantile 'Drake' (pp. 169-170).

Il 1° gennaio arrivarono il “Duncan”, l’“Euryalus” ed il “Philomel”, navi di Sua Maestà britannica e proseguirono verso la costa calabra di fronte a Messina. Queste navi portarono un ospedale militare da campo con 200 letti, 13 suore infermiere, e le attrezzature militari per la panificazione consistenti in cinque forni da campo mandati da Sua Altezza Reale il Duca di Connaught da Malta. Queste navi portarono anche una grande quantità di scorte alimentari e di risorse ospedaliere, oltre a sette chirurghi navali e 13 civili da Malta. L’ospedale militare da campo fu impiantato a Catona il 1° gennaio dove rimase fino al 15 gennaio, e dove circa 1.200 feriti furono curati. Tutte le navi britanniche fecero sbarcare tutti i marinai disponibili⁵³ che furono impegnati a terra nelle operazioni di salvataggio e assistenza ed essi sbarcarono un’immensa quantità di beni di consumo di tutti i tipi o li trasferirono su navi di altre nazionalità per essere trasportati dove ce ne fosse richiesta. Circa 1.000 feriti furono portati dalle navi di Sua Maestà britannica a Siracusa o trasferiti ad altre navi per essere trasportati a Napoli e Palermo.

Il 6 gennaio la nave di Sua Maestà britannica “Canopus” arrivò da Malta con 220.000 libbre di farina, che fu consegnata alle autorità italiane a Messina. Il “Canopus” scaricò al tempo stesso una gran quantità di risorse ospedaliere, di cui buona parte fu trasferita alla nave-ospedale della Croce Rossa Italiana, “Taormina”. Essa fece anche scaricare rifornimenti di materiali ospedalieri a Catona per l’ospedale militare da campo britannico impiantato colà.

Il 9 gennaio la nave di Sua Maestà britannica “Lancaster” arrivò a Messina, dopo avere lasciato le provviste sanitarie per l’ospedale militare da campo a Catona, e fece sbarcare consistenti gruppi di lavoro e delle scorte. Il 15 re-imbarcò l’ospedale e i forni presso Catona per essere trasportati a Malta. I feriti che rimanevano a Catona furono trasportati ad una sezione della Croce Rossa Italiana.

Sua Altezza Reale il Duca di Connaught, a bordo della nave di Sua Maestà britannica “Abukir”, arrivò a Villa S. Giovanni a mezzogiorno dell’11 gennaio. Sua Altezza Reale fece scaricare delle provviste per l’ospedale, visitò le macerie di Villa S. Giovanni ed il pomeriggio stesso ispezionò l’ospedale militare da campo a Catona. La mattina successiva Sua Altezza Reale attraversò lo Stretto verso Messina e, dopo avere incontrato le principali autorità, trascorse un’ora a terra per prendere visione delle rovine della città, il Consolato temporaneo etc.

Gli Ufficiali e l’equipaggio della nave di linea “Ophir”, della “Orient”, resero un servizio estremamente prezioso. Il Capitano, un Ufficiale della riserva navale reale, non appena lo informai della situazione girò la nave verso Reggio e diede immediatamente inizio alle attività per imbarcare, nutrire, vestire e dare quanta assistenza medica possibile a profughi e feriti, nonostante il cattivo tempo, la certezza di non rispettare i

⁵³ «*All the British ships had every available man on shore engaged [...]*». Per lodare l’opera svolta dai cittadini britannici il Radcliffe si profonde in altisonanti aggettivi superlativi di ogni genere, ma quando si tratta di riferire sulle forze militari britanniche egli talvolta lascia che la suscettibilità alla lode venga fuori dall’uso calcolato di termini apparentemente semplici e indispensabili ai fini descrittivi, come in questo caso da cui traspare l’assoluta convergenza delle forze britanniche verso lo scopo.

tempi del contratto postale a Napoli, il cattivo ancoraggio a Reggio e i dubbi sui cambiamenti sul fondo dello Stretto che rendevano la navigazione pericolosa. Trascorse un'ora prima che la nave arrivasse all'ancora e che io prendessi accordi finali col Capitano Cagni del "Napoli" per le lance, le barche etc. Durante questo tempo era stato preparato un ospedale temporaneo nel salone di seconda classe – essendo tutti i tavoli, sedie, etc. stati posti fuori bordo e 180 materassi stesi per terra. Il dottore della nave e due dottori tra i passeggeri assunsero l'incarico, e man mano che i feriti cominciarono a venire a bordo, questa parte della nave sembrava un ospedale permanente, con assistenti maschi e femmine, adeguatamente vestiti, che si aggiravano con strumenti, bende, antisettici etc. tutto organizzato nel più metodico dei modi. Sul ponte era stato allestito un numero di tavoli temporanei e per le centinaia di assistiti era stato preparato del cibo. L'imbarco dal pontile danneggiato fu portato a compimento per mezzo delle scialuppe di salvataggio della nave, di barche a vela, e per mezzo delle lance del "Napoli". I profughi e i feriti furono issati a bordo attraverso le quattro scalette d'imbarco ed i passeggeri assistiti adeguatamente utilizzando le persone che venivano su per portare i feriti all'ospedale. Tutte le barelle dovevano essere riportate a terra poiché la disponibilità era insufficiente. L'imbarco era cominciato alle 8 di sera⁵⁴. Solo una barca alla volta poteva essere riempita al pontile, ed era molto difficile gestire le persone stesse. Ciononostante, alle 2 di notte l'"Ophir" salpò con circa 1.080 profughi, compresi 300 gravemente feriti. L'intera operazione⁵⁵ si svolse con celerità, tranquillità, ed efficienza generale, che rifletteva l'altissimo credito di cui godeva sia la Compagnia "Orient" che gli Ufficiali e i marinai dell'equipaggio. Ciò impressionò notevolmente gli Italiani che ne furono testimoni.

La notizia del terremoto era appena stata ricevuta quando le comunità britanniche di Taormina, Catania, Siracusa, Palermo, Napoli, Roma, Firenze, Genova, Livorno ed altre città in Italia si misero a formare comitati locali, com'è loro abitudine umanitaria⁵⁶, allo scopo di assistere i sofferenti del terremoto. Il Lord Mayor di Londra aprì anche il solito Mansion House Fund⁵⁷, che velocemente ammontò a circa 140.000 lire. L'Ambasciatore di Sua Maestà britannica a Roma formò immediatamente una rappresentanza del Comitato della Mansion House a Roma, e non appena i fondi furono ricevuti cominciò il loro utilizzo a favore dei sofferenti. Un primo bonifico di

⁵⁴ «*The embarkation had commenced at 8 p.m. [...] but at 2 a.m. [...]*». Delmé sapeva che questo Rapporto sarebbe stato letto dal Ministro degli Affari Esteri e vuole far risaltare l'efficienza della sua organizzazione come anche di tutto il sistema, e sembra voler dire: solo noi potevamo farcela!

⁵⁵ «*The whole operation [...]*». La descrizione della scena dell'imbarco dei feriti a bordo dell'"Ophir", nelle modalità e nei tempi in cui avvenne, sottolinea nel non-detto notevoli differenze comportamentali fra i due popoli.

⁵⁶ «*[...] as their humane custom is [...]*». Il convergere di tutte le comunità britanniche in Italia verso un unico scopo, e le loro abitudini umanitarie nei confronti dei più deboli segnano un solco fra i due tipi di società che sarà più aspramente marcato successivamente.

⁵⁷ Il "Mansion House Fund" era un fondo di solidarietà che il Lord Mayor di Londra apriva alla sottoscrizione dei cittadini in occasione di emergenze particolarmente gravi anche al di fuori della Gran Bretagna.

65.000 lire fu fatto al Comitato centrale nazionale italiano presieduto da S.A.R. il Duca d'Aosta. Per la distribuzione dei rifornimenti alimentari e denaro forniti dal Fund, furono formati dei Comitati esecutivi locali a Taormina, Catania e Messina. Ognuno di questi comitati consisteva di tre o quattro membri con un impiegato amministrativo, ed essi hanno continuato a lavorare con incedevole⁵⁸ energia fino al tempo presente. Il lavoro più pesante ricadde sul Comitato di Messina che dovette accogliere tutte le scorte e smistarle agli altri comitati, oltre ad avere di suo l'onere di una grande distribuzione locale. Per completare il meccanismo della distribuzione, una nave-deposito e un rimorchiatore furono noleggiati e posti agli ordini del Comitato di Messina, dove rimasero in uso per circa 6 settimane.

L'ammontare totale delle scorte che furono distribuite tramite i Comitati locali e l'Esercito della Salvezza, il quale sotto la brillante direzione del commissario Mr. Cosandey formò in pratica un quinto Comitato in Calabria, ammonta a 45.000 coperte, 4.000 paia di stivali e scarpe, altri 44.000 articoli di vestiario, da letto etc., circa 2.000 lire per scorte sanitarie e 9.000 lire per piccole assegnazioni in valuta per i profughi di nazionalità italiana. Neppure le necessità dei soggetti britannici in condizioni di sofferenza a causa del terremoto sono state trascurate. Circa 100 di essi sono stati aiutati con somme di denaro, varianti in conformità delle necessità dei casi personali, nel complesso ammontanti a 15.000 e 20.000 lire. Le spartizioni di queste assegnazioni non sono state ancora completate e probabilmente prima di concludersi raggiungeranno una somma maggiore. Piccole somme di capitale sono state assegnate per intero a quelli capaci di organizzare le loro faccende. Nel caso degli orfani e delle persone anziane, la distribuzione delle assegnazioni era fatta attraverso il Public Trustee di Londra, e i beneficiari, secondo le circostanze, ricevono le annualità, o nel caso di bambini una borsa di studio annuale per il mantenimento e l'istruzione fino alla maggiore età. Nel caso di bambine, l'assegno di mantenimento è fatto per l'incasso di una somma annuale e per la restituzione della somma capitale, da diventare di loro assoluta proprietà personale in caso di matrimonio. L'ulteriore aiuto dato ai soggetti britannici consiste nell'assegnazione a Messina di qualche casetta prefabbricata di legno dove vivere e rifondare l'attività commerciale⁵⁹. Si attivarono negoziati per acquisire la cessione di un piccolo appezzamento di terreno a condizioni vantaggiose su cui impiantare questo piccolo gruppo di case britanniche. Questa organizzazione ha il doppio vantaggio di assistere i soggetti britannici e di metterli in grado di contribuire

⁵⁸ «*Unflagging* [...]». In tempi recenti il termine viene tradotto come 'infaticabile' che non rispecchia la sua origine semantica. Comunque l'uso del sinonimo '*untiring*' non sarebbe stato capace di creare la suggestione visiva dell'immagine molto efficace all'effetto comunicativo (v. pp. 158-159).

⁵⁹ «[...] *and re-establish business*». Nonostante la tragedia c'è un forte interesse per il ripristino del commercio inglese e degli affari svolti dai cittadini britannici a Messina, e tutto il registro linguistico del paragrafo adotta un linguaggio tipicamente commerciale. Espressioni come: '*negotiations*', '*advantageous situation*', etc... convergono verso un progetto di quelle strategie commerciali che sono state alla base dell'Impero Britannico.

col re-impiego del lavoro alla resurrezione⁶⁰ del commercio a Messina. In aggiunta alle case assegnate ai soggetti britannici, circa 20 grandi baracche, ognuna in grado di ospitare tre famiglie, al momento sono in corso di installazione a Catona per formare un villaggio modello in memoria dell'opera della flotta britannica e dell'ospedale militare da campo del Duca di Connaught. Gli occupanti delle case sono tutti abitanti italiani di Catona e delle zone limitrofe. Oltre a queste, altre 15 casette prefabbricate di legno sono in corso di assegnazione alle famiglie delle classi migliori nei dintorni di Catona, le cui case furono distrutte dal terremoto. L'installazione delle case a Catona sta avendo luogo sotto la soprintendenza del Dr. Inglis-Douglas.

Il Dr. Douglas arrivò il 1° gennaio a Messina insieme con il medico, la signorina Miss Mary Flint-Taylor, l'infermiera Miss Niesigh e Mr. Edwardes. Questo era un gruppo di volontari da Roma. All'inizio ci fu qualche difficoltà per utilizzare i loro servizi, ma essi furono trasferiti da Messina con una nave torpediniera alla nave di Sua Maestà britannica "Exmouth", e subito si misero a lavorare per assistere i chirurghi e lo staff medico delle navi di Sua Maestà britannica. Non appena l'ospedale da campo del Duca di Connaught arrivò a Catona, il Dr. Douglas con il suo gruppo lo raggiunse, e tutti resero inestimabili servizi in ospedale fino alla sua smobilitazione il 15 gennaio. Dopo che l'ospedale è stato smobilitato, il gruppo del Dr. Douglas continuò l'attività medica e si formarono anche comitati locali a Catona per la distribuzione degli aiuti. Quest'opera è stata portata avanti fino al momento presente. La Dr. Mary Flynt-Taylor e Miss Niesigh rimasero a Catona nel campo fino alla fine di febbraio quando, poiché i loro servizi non erano più richiesti, tornarono a Roma. Non ci sono lodi sufficienti per la dedizione di queste signore e la loro amabile sopportazione dei disagi ed anche delle difficoltà. Esse rimanevano sempre nel campo, e all'inizio nelle condizioni più aspre e primitive, senza alcuna attrezzatura da campo o comodità di alcun tipo, e dovendo anche cucinare. In tutto questo periodo il tempo fu freddo, umido ed estremamente abominevole. Oltre ad assistere un gran numero di malati nel campo, esse facevano escursioni nei monti con le carovane di muli per portare aiuti alla gente dei villaggi distrutti, dove la neve e l'esposizione rendevano le condizioni ancora peggiori di quanto fossero sulle rive dello Stretto. Dopo che il resto del gruppo se ne fu andato, il Dr. Douglas continuò a svolgere il suo prezioso lavoro a Catona, con occasionale aiuto da parte dei volontari che vennero giù da Roma, specialmente da Lord Granby, segretario privato dell'Ambasciatore a Roma. Al momento a Catona egli ha Lord Granby, due capomastri mandati dalla ditta "Boulton and Paul", e un impiegato amministrativo, i quali aiutano nel montaggio delle case prefabbricate. Il Dr. Douglas, oltre a svolgere attività medica di alto livello, si è dimostrato un buon

⁶⁰ «[...] *to the resurrection of business at Messina.*» Nella loro capacità innata di anticipare gli eventi, gli Inglesi si stanno immediatamente adoperando per essere in grado di avere la situazione sotto controllo dal punto di vista commerciale, attraverso l'installazione delle 'British Houses' e finalizzate, in apparenza, al ripristino del commercio a Messina. Si noti l'ambiguità del termine 'house' che indica non solo la casa di abitazione ma anche una 'compagnia' con finalità imprenditoriali, specialmente quando viene usato in un contesto compatibile con tale accezione (vedi nota precedente).

organizzatore, ed è stato molto accorto e vincente nel trattare con le autorità locali e le innumerevoli difficoltà non previste che intervengono per rallentare ogni tipo di attività in quella parte del mondo, specialmente al momento presente.

Il Comitato locale del Lord Mayor a Taormina, consistente di Lady Hill, del Colonnello Shaw-Hellier, di Mr. Robert Hichens, di Mr. George Oates e del vice Console britannico, ha lavorato incessantemente e instancabilmente in favore delle vittime del terremoto. Gli altri residenti britannici e il Duca di Bronte sono stati ugualmente attivi nell'alleviare le necessità dei sofferenti nel distretto attorno a Taormina e tra Taormina e Messina. Il Comitato a Catania, che consisteva del vice Console britannico, Mr. Aveline, e Mr. Percy Trehwella, ha anche fatto un gran duro lavoro per distribuire gli aiuti forniti dal Lord Mayor's Fund. Un gran numero di feriti furono sbarcati a Siracusa con le navi di Sua Maestà britannica e di altre nazioni come anche con navi italiane, ed anche un gran numero di profughi si diresse colà. Il vice Console britannico fu molto attivo nell'organizzazione dei piani per venire incontro all'emergenza, e tutti i resoconti concorrono a lodare il lavoro svolto da lui e da altri residenti britannici.

Un gran flusso di profughi si riversò a Palermo, che gravò massimamente sulle risorse di quel luogo. Qui ancora una volta i residenti britannici furono molto pronti. Il Console, Mr. Churchill, organizzò il Comitato locale per la distribuzione della gran parte delle somme assegnate per aiuti ai soggetti britannici dal Lord Mayor's Fund.

Napoli accolse pure un enorme numero di profughi e feriti. Gli ospedali erano gremiti, e stabilimenti come la stazione di raccolta per gli emigranti erano pieni fino a straripare. I Britannici furono anche qui solleciti nell'assistere e organizzare gli aiuti. Prima fra loro fu Lady Haldon, la cui esperienza precedente di un simile lavoro, grande capacità personale e conoscenza delle condizioni locali resero il suo lavoro di estremo valore. Inestimabile fu anche l'aiuto dato da Mr. R. H. Holme della Compagnia di banco e spedizioni "Holme and Co". Il disastro e le sue conseguenze riversarono sul Console in funzione, Mr. Turner, ed i suoi funzionari un'immensa mole di lavoro aggiuntivo, che fu realizzato nel migliore spirito possibile. L'invio delle scorte a Messina, di cui il Console e la ditta britannica "Gutteridge and Co" erano responsabili a Napoli, fu portato a termine con puntualità, efficienza e precisione tali da essere effettivamente sorprendenti⁶¹ in quelle circostanze.

In aggiunta al Lord Mayor's Fund, somme molto considerevoli furono raccolte in altre città dell'Inghilterra e nelle Colonie britanniche e inviate direttamente o al Comitato centrale nazionale italiano, o ai Comitati locali individuali nelle città italiane, o a speciali opere di carità. Comitati inglesi indipendenti locali aprirono nelle più grandi città d'Italia delle proprie sottoscrizioni da essere destinate a scopo di aiuto. In un modo o in un altro, le molte sottoscrizioni provenienti dall'Impero Britannico non

⁶¹ «[...] *the dispatch of the stores to Messina [...] was carried out with such punctuality, efficiency and accuracy as to be really astonishing [...]*». L'apoteosi del modo di fare britannico raggiunge il suo vertice nell'aggettivo '*astonishing*' che è stato altre volte usato allo scopo. Man mano che ci si avvicina all'ultimo allegato, i toni con cui il Radcliffe sottolinea le differenze caratteriali, e non solo, fra le due popolazioni diventano sempre più stridenti.

possono essere state molto inferiori alle 175.000 lire. Ci sono anche le spese del lavoro svolto dalle navi della flotta di Sua Maestà britannica e il valore delle enormi quantità di provviste utilizzate per dare aiuto ai sofferenti e consegnate alle autorità italiane. Così l'aiuto britannico in denaro e materiali deve essersi avvicinato al valore monetario di 250.000 o 300.000 lire. Quando a questo si aggiunge lo splendido lavoro svolto dagli Ufficiali e marinai della flotta, e gli infaticabili sforzi dei vari Comitati britannici di soccorso, continuati per molti mesi – tutto lavoro svolto volontariamente e senza un qualsiasi personale interesse diretto – è chiaro che la mano d'aiuto tesa dalla Gran Bretagna all'Italia nel momento del bisogno corrispose, nel calore del suo afferrarla⁶², ai forti sentimenti di solidarietà che hanno unito i due paesi per così lungo tempo.

9. Osservazioni generali

Si può considerare che il terremoto con i suoi strascichi sia stato un vantaggio⁶³ per l'Italia, nel senso che fu una prova di carattere pratico dei suoi meccanismi navali e militari e della capacità degli organismi amministrativi e sociali della nazione a confrontarsi con una grave emergenza. Se l'Italia dovesse fare tale scelta, potrebbe trarre lezioni⁶⁴ di gran valore per i servizi pubblici dalle circostanze connesse al terremoto, specialmente dalle deficienze dei vari servizi, dei quali essa dovrebbe prendere particolare nota. Per molti aspetti i reclutamenti fatti a carico dell'Esercito e della Marina, dello Stato Maggiore, del X, XI, e XII Corpo d'Armata e dei servizi di comunicazione nell'Italia del sud, assomigliano a quelli di una vera guerra. Le esperienze acquisite dovrebbero essere particolarmente preziose per i servizi medici e di rifornimento.

All'osservatore a stretto contatto, poiché io fui abbastanza fortunato da essere per più di un mese con lo Stato Maggiore degli Ufficiali Generali Comandanti, l'opportunità di estendere la conoscenza del personale, dei materiali e della operatività del sistema militare italiano, e per determinare a fini bellici il valore dell'Esercito e della Marina, e della nazione stessa, fu un qualcosa che difficilmente poteva essere

⁶² «[...] *it is clear that the hand of help stretched out by Great Britain to Italy [...] corresponded in the warmth of its grasp [...]*». L'espressione verbale '*stretched out*' visualizza una mano tesa verso l'Italia, a cui corrisponde una calorosa stretta, ma il termine '*grasp*' chiarisce che il rapporto di forze tra i due paesi non è pari. Se fosse stato tale si sarebbe usato il termine '*shake*', mentre '*grasp*' sottolinea l'aggrapparsi a qualche cosa che si rischia di perdere. Il Radcliffe, dopo avere tirato le somme dell'intervento umanitario della Gran Bretagna dal punto di vista finanziario, adesso sottolinea consapevolmente la condizione debitoria dell'Italia verso i suoi benefattori, auspicando un lungo periodo di rapporti amichevoli tra i due paesi.

⁶³ «*The earthquake [...] may be regarded as having been an advantage to Italy [...]*». L'allegato n. 9 si apre con un paragrafo che ha tutto l'aspetto di '*early warning*', una specie di avvertimento preventivo all'Italia veicolato in prima battuta dal termine '*advantage*', in cui l'ironia è superata dal cinico sadismo di chi si compiace di affondare il pugnale nella piaga.

⁶⁴ «[...] *she could draw lessons of great value [...]*». È un altro avvertimento all'Italia espresso in modo quasi arrogante sul termine '*lessons*', che poi si frantumerà in una serie di specificazioni.

migliorato⁶⁵, tranne che da un'effettiva campagna militare. Per molti aspetti fu di un valore molto più grande di quello che pure manovre militari in tempo di pace sarebbero potute essere.

Io fui particolarmente fortunato per la straordinaria gentilezza mostratami dal Generale Mazza e dai suoi Ufficiali e dalle autorità militari e navali italiane. Mi fu sempre riservata una cabina vicino a quella del Generale. Fui considerato ospite, e mi furono garantite le stesse comodità degli altri Ufficiali dello Stato Maggiore. Mi fu riservata estrema cortesia come Ufficiale britannico da ognuno con cui venni a contatto.

Anche gli Attachés militari e navali di altre nazioni andarono a Messina ma, ad eccezione degli attachés navali e militari americani, rimasero solo alcuni giorni ed in uno o due casi arrecarono notevole offesa per le pretese che avanzarono e per l'insoddisfazione che espressero in merito al trattamento ricevuto. In particolare, gli attachés militari tedeschi e austriaci furono sfortunati a questo riguardo. Il primo commise l'imprudenza di lamentarsi del cibo e dell'alloggio e che al suo accompagnatore non era stato dato un appartamento speciale. Una lettera, in cui lui si lamentava con sua moglie che un uomo nella sua posizione fosse trattato con grande mancanza di considerazione e che criticava "il modo completamente italiano di fare le cose", fu lasciata in giro nella casa di una certa Mme Siemens, già Princess Malcom Khan, e in vista per i suoi rapporti con il precedente Capo di Stato Maggiore. Il contenuto di questa lettera divenne noto in tutta Roma e probabilmente non sarà presto dimenticato.

Gli Attachés militari e navali americani, comunque, rimasero per un periodo notevole, e ritornarono due o tre volte sull'area del terremoto. L'attaché navale fu incaricato di organizzare, per mezzo di navi a nolo, il trasporto dei beni di soccorso ed una grande quantità di legname per costruire case.

Per l'osservatore straniero è istruttivo esaminare e criticare, con uno spirito squisitamente obiettivo, i piani organizzativi realizzati dal Governo Italiano e il lavoro svolto dall'Esercito e dalla Marina. È anche interessante mettere a confronto il lavoro svolto dagli Italiani e dagli stranieri e discutere come i propri connazionali si sarebbero comportati in tale crisi.

La prima cosa che ti colpiva arrivando a Messina due giorni dopo il disastro era la strana apatia della popolazione locale. L'indifferenza si estese a tutti i militari e marinai italiani. Essi sembravano storditi dalla immensità del disastro, e incapaci⁶⁶ di selezionare qualcosa su cui cominciare a lavorare. Dappertutto sembrava che essi lavorassero senza alcuno speciale interesse, ed erano sempre pronti a bighellonare e riposare, o a cercare fucili tra le macerie, o ad osservare un elemento del proprio gruppo di lavoro mentre cercava di fare qualcosa. I drappelli di *corvé* e di salvataggio lavoravano

⁶⁵ «[...] *the value of the army and navy [...] could hardly have been bettered [...]*». Il verbo 'to better' diventa il cardine di un gioco politico in cui il termine 'value' rappresenta l'incognita, e trasmette quasi il sadico piacere che prova il gatto nell'osservare un topo che potrebbe rischiare di entrare nella trappola di un sistema pericoloso.

⁶⁶ «[...] *they seemed stunned [...] and unable to select [...]*». L'aggettivo 'unable' è in stretta connessione con quelle 'caratteristiche innate' negative che ironicamente fanno dell'Italia un paese 'degnò' di attenzione secondo l'Ambasciatore Rennell Rodd.

solo per alcune ore di mattina. Quindi tutti ritornavano per uno spuntino alle 11.30 antimeridiane e non riprendevano il lavoro fino alle 3 del pomeriggio; e quindi interrompevano di nuovo all'imbrunire.

Anche quando si dice che una città è stata distrutta da un nemico, rimane di regola qualcosa, delle costruzioni, dei materiali, delle persone – una qualsivoglia cosa con cui ricominciare. Ma in questo caso i soccorritori venivano a trovare un gigantesco cumulo di rottami, fumanti in molti punti, con morti e vivi intrappolati tra le macerie come uva passa in una torta. Le strade erano impercorribili, nemmeno una casa era abitabile. Finanche i solai, o altro materiale che essi contenevano, erano così mal ridotti da non essere utilizzabili. Non c'era né cibo né acqua, luce, ospedali e polizia. Era anche difficile approdare. Praticamente ogni cosa doveva essere improvvisata. Un Ufficiale russo, che aveva vissuto tutto l'assedio, mi disse che le condizioni di Port Arthur, nel loro peggio, non potevano essere lontanamente paragonate con la condizione di Messina.

In queste condizioni la massima debolezza delle forze navali e militari divenne straordinariamente evidente. Essa consiste nella generale mancanza d'iniziativa da parte di tutti gli Ufficiali di ogni grado – il loro timore di assumere qualunque tipo di responsabilità. Le condizioni prodotte dal terremoto furono tali che non c'era precedente per molte situazioni, molte cose non potevano essere previste, tutti i piani organizzativi dovevano essere improvvisati lì per lì. Se dovunque gli Ufficiali aspettavano ordini, invece di fare ciò che il senso comune indicava e ciò che era ovviamente necessario, è chiaro che le cose non potevano progredire, come avrebbero potuto in presenza di un gran numero di Ufficiali e di una forte forza militare e navale. I militari di truppa dell'Esercito Italiano sono abbastanza volenterosi, essi sono docili⁶⁷ e, entro i limiti⁶⁸ imposti su di essi dalla loro razza e natura, essi sono pronti a fare del loro meglio. Se adeguatamente comandati⁶⁹, essi avrebbero fatto molto meglio di quanto fecero. Ma anche i comuni cittadini hanno bisogno di aspettare ordini per svolgere il più piccolo compito.

Che gli italiani siano capaci di pesanti e prolungate fatiche⁷⁰ è dimostrato dal lavoro dei loro manovali emigranti in molte nazioni – ma allora essi non lavorano sotto la direzione dei loro connazionali.

⁶⁷ «[...] *they are docile* [...]». L'ironia assume anche la forma del disprezzo quando la caratteristica di '*docile*' viene attribuita ai soldati italiani, ma bisogna notare che '*docile*' in inglese è un aggettivo usato prevalentemente per gli animali per evidenziare la loro disponibilità all'addestramento.

⁶⁸ «[...] *within the limitations imposed upon them by nature and their race* [...]». E che il termine '*docile*' veicolasse, nel contesto, una connotazione aggettivale fortemente derogativa che arriva al sarcastico, lo dimostrano le 'limitazioni' di questi esseri umani inferiori che vanno sempre più assomigliando alle bestie per differenza di natura e di razza.

⁶⁹ «*If properly commanded* [...]». Quindi è proprio necessario comandarla bene questa razza ibrida di umani/animali, perché in questo caso essi danno il meglio di sé.

⁷⁰ «[...] *capable of heavy and sustained labour* [...] *not working under the direction of their own countrymen*». La seconda parte di questa annotazione chiarisce la motivazione di tutti i

Gli ufficiali e i sottufficiali non hanno molta autorità. Essi non sanno⁷¹ comandare con calma e tuttavia autorevolmente, in modo da ottenere i migliori e i più spontanei servizi. Essi rimproverano o infastidiscono i soldati, o sono stoltamente deboli e paternamente ultra indulgenti. È una sfortuna che il rango degli Ufficiali non sia generalmente arruolato dalle classi meglio educate della popolazione – come era il vecchio esercito piemontese. In Piemonte il servizio di leva nell'Esercito era tradizione dei giovani di buona famiglia. Gli Ufficiali dell'adeguata classe sociale hanno più naturale autorità sui loro soldati. I sottufficiali sono piuttosto inclini ad essere bulli di caserma, e affidarsi all'autorità che i galloni conferiscono loro⁷². Un Ufficiale italiano una volta mi disse: "I nostri sottufficiali sono terribilmente rozzi, e non di grande utilità, mentre i soldati sono eccellenti e volenterosi."

Pochissimi degli Ufficiali anziani mai agirono di loro iniziativa con energia e decisione. Una rilevante eccezione alla regola è rappresentata però dal Capitano Cagni del "Napoli", che ebbe il comando a Reggio fino all'arrivo del Generale Mazzitelli, ed anche allora egli continuò ad influenzare l'organizzazione, poiché il Generale aveva il Quartier Generale a bordo della sua nave. Con i mezzi a sua disposizione il capitano Cagni effettivamente fece molto e, grazie al suo impulso iniziale, l'organizzazione a Reggio continuò fino al momento presente ad essere comparativamente ben condotta. Il Capitano Cagni è uno degli Ufficiali che accompagnarono il Duca degli Abruzzi in alcune delle sue escursioni esplorative. Può senz'altro essere che l'inconvenzionalità di quelle spedizioni, e l'esperienza acquisita con esse, svilupparono l'ampiezza di veduta e la decisione del carattere che lo mise in grado di conseguire qualcosa di buono e di tangibile, quando tutti gli altri Ufficiali, singolarmente, fecero molto poco.

Gli Italiani parlano incessantemente, ed è abituale per i singoli discutere gli ordini dati dai loro superiori, e discuterli con successo. La sera a tavola, a bordo della nave Quartier Generale, si udivano costantemente le più eloquenti, logiche, acute argomentazioni su ciò che si sarebbe dovuto fare e come si sarebbe dovuto fare. Se l'esecuzione avesse eguagliato soltanto la decima parte della teoria, il lavoro ottenuto dalle forze navali e militari sarebbe stato meraviglioso.

Oltre a fallire nel fare le cose in sé, le autorità italiane, all'inizio, erano eccessivamente gelose di chiunque altro facesse qualunque cosa. Se i comandanti navali avessero fatto a modo loro, è probabile che neanche una singola nave straniera avrebbe avuto il permesso di salvare un'anima. Si deve fare la grave affermazione che essi erano disposti a lasciare che migliaia dei loro connazionali morissero nelle più atroci sofferenze, piuttosto che far apparire che essi stessi erano incapaci di trattare la situazione nella sua complessità. Date le circostanze, ciò sarebbe stato fisicamente

termini derogativi del paragrafo, che giustificano, secondo Radcliffe, la necessità di una 'direzione diversa' per questa massa ibrida di Italiani che hanno dimostrato di sapere fare solo '*sustained labour*'. Ciò chiude il cerchio concettuale delle note precedenti, richiamando anche il mito del 'dovere dell'uomo bianco', proprio della formazione delle classi dirigenti e militari inglesi.

⁷¹ «*They cannot command quietly and yet authoritatively [...]*». In questo contesto la funzione del polivalente '*cannot*' non è quella di comunicare incapacità fisica, ma incapacità di 'essere'. come viene chiarito nella nota successiva.

impossibile con i mezzi a loro disposizione, anche se questi fossero stati utilizzati nel modo più efficace, cosa che essi furono ben lontani dall'essere. Riuscirono tuttavia, fino a un certo punto, ad impedire che si facesse uso dell'aiuto straniero. È probabilmente non esagerato dire che se l'assistenza delle varie navi straniere fosse stata accettata subito, nello spirito in cui fu offerta, oltre 10.000 vite avrebbero potuto essere salvate. Sin dall'inizio quelli più elevati in autorità si misero ad affermare che nessun aiuto straniero era necessario, mentre gli ufficiali subordinati e i funzionari e tutta la popolazione incessantemente imploravano aiuto. Il pensiero delle migliaia tra le macerie, terribilmente ferite e morenti, ma le cui sofferenze non sembrano avere avuto un qualche minimo effetto su coloro in autorità, sebbene esse avrebbero potuto essere salvate, è troppo doloroso per restarci su.

La ragione dell'atteggiamento ufficiale fu nient'altro che gelosia di menti limitate, stimolata dallo spettacolo dell'eccellente efficienza delle navi straniere, specialmente di quelle britanniche e russe, e dalla magnifica energia che i loro equipaggi profondevano nel soccorrere la popolazione. La gelosia delle autorità italiane andò così avanti da indurli a fare visite di commiato alle navi straniere ancora impegnate nelle opere di soccorso, e per informarle che i loro servizi non erano più richiesti. Ciò ha portato ad uno spiacevole stato d'animo nei confronti dei Russi. Le navi russe fecero un lavoro meravigliosamente bello, e la stampa fu all'inizio altisonante nelle lodi; ma l'Ammiraglio russo si sentì offeso dalle brusche modalità di commiato. Fu noto che i Russi si sentirono feriti, e conseguentemente furono fatte ai giornali comunicazioni ufficiali negando che non era stato offerto loro alcun motivo di offesa. Ma rimane il fatto che l'Ammiraglio russo, fino al momento presente, non può essere indotto a rendere alcun rapporto ufficiale sui servizi resi dalle navi al Ministro italiano della Marina. Il solo rapporto che le autorità italiane hanno ottenuto è un Memorandum in termini generali dall'Ambasciatore russo a Roma. Si deve anche notare che, nella stampa, dopo la prima esplosione isterica, il lavoro fatto dai Britannici e da altre navi non fu riportato, o solo nei termini più brevi possibile. Durante i primi giorni la parte di lavoro di gran lunga maggiore fu svolta dalle navi straniere. L'atteggiamento delle autorità e la disposizione del popolo italiano inducono a pensare che, nel caso di necessità di lavorare con forze militari o navali italiane come alleati, il sostegno dei Comandanti italiani non potrebbe essere molto più affidabile di quello dei Generali spagnoli nella guerra peninsulare. Ma con tutta la loro gelosia verso gli stranieri, essi sono sempre pronti ad appoggiarsi su qualcuno che deciderà per loro⁷³ o che condividerà qualunque

⁷² «[...] *and to presume upon the authority their stripes give them.*» L'affidamento all'autorità dei galloni è in stretta connessione con la nota precedente per quanto riguarda l'incapacità di essere autorevoli per se stessi, mentre c'è un riscontro con la generale arretratezza mentale e comportamentale degli Italiani del sud.

⁷³ «[...] *they are always ready to lean on somebody [...] who will make up their minds [...]*». C'è quasi la predizione "dell'uomo forte" che effettivamente poi verrà a partire dagli anni Venti fino alla guerra mondiale. Questa figura ancora avvolta nella nebbia del tempo, sembra caratterizzarsi come 'leader' più per l'estrema debolezza e mancanza di determinazione degli Italiani che per sue capacità intrinseche.

responsabilità con loro o la toglierà completamente dalle loro spalle. Le più alte autorità italiane chiesero diverse volte agli Ufficiali britannici che cosa dovessero fare. Se si poteva fare apparire che l'azione suggerita fosse dovuta alla loro iniziativa, essi erano pronti ad adottarla. Con gli Italiani molto dipende dalla personalità. Essi possono essere facilmente influenzati per determinazione da parte di una persona che essi ritengono "simpatico"⁷⁴. Essi sono particolarmente sensibili, quasi incredibilmente, e i loro sentimenti devono essere considerati molto attentamente e tenuti in conto come attenuante.

Se non fosse stato per l'arrivo di Sua Maestà il Re d'Italia, è molto probabile che alle navi straniere non sarebbe stato permesso dall'Ammiraglio italiano di fare alcunché. Sua Maestà, comunque, non aveva simpatia per tale ristrettezza di vedute e diede immediatamente direttive che permettessero alle navi straniere di essere utilizzate senza in alcun modo collidere⁷⁵ con i piani organizzativi preparati dalla Marina Italiana.

Per molti aspetti fu infatti una coincidenza fortunata che Sua Maestà il Re apparve⁷⁶ così prontamente sulla scena del disastro. Il suo arrivo e quello della Regina agì come una magia nell'infondere energia e vitalità nelle autorità, e nell'incoraggiare la popolazione. Senza la direzione e l'esempio di Sua Maestà, l'organizzazione sarebbe stata di gran lunga meno efficace di quanto non fu.

Dopo che la notizia del disastro raggiunse Roma, il Re e la Regina trascorsero la maggior parte della notte ad andare personalmente in macchina a casa dei vari Ministri, per spronare⁷⁷ le autorità di ogni tipo ad agire prontamente per organizzare i primi gruppi della Croce Rossa e così via. Se tutti coloro a cui poteva competere fossero stati animati⁷⁸ dalla stessa energia e senso pratico delle Loro Maestà, l'insieme della sofferenza sarebbe stato enormemente ridotto.

Una causa dell'inefficienza generale certamente si ritrova nella mancanza di armonia tra i servizi navali e militari. La direzione principale delle attività fu nelle mani delle autorità militari dopo che era stato proclamato lo stato d'assedio, ma le autorità navali erano ben lungi dal co-operare con tutto il vigore e i mezzi a loro disposizione. Si sentivano frequentemente lamentele per la mancanza di sostegno dato e per non riuscire ad ottenere servizi di più completa utilità che le numerose grandi e piccole navi da guerra presenti erano in grado di rendere.

⁷⁴ Il termine è in Italiano nel testo.

⁷⁵ «[...] *without in any way clashing with [...]*». Il termine 'clashing', molto forte, evoca battaglie e il fragore metallico di armi. Per evitare la valenza allusiva della metafora si sarebbe potuto usare 'interfere' che però non avrebbe creato lo stesso effetto evocativo e dirompe.

⁷⁶ «[...] *His Majesty appeared [...]*». Il verbo 'to appear' sottolinea una sorta di 'epifania reale' che, come un 'deus ex machina', riesce ad evitare un incidente diplomatico. Cfr. rapporto del Cap. Wake, Enclosure n. 3 del 5 gennaio 1909 in FO 371/682.

⁷⁷ «[...] *in stirring up the authorities of all kinds to take prompt action [...]*». C'è grande ammirazione per i Reali d'Italia che nottetempo vanno in macchina a spronare i Ministri con grande partecipazione umana.

⁷⁸ «*Had all concerned been animated [...]*». L'enfatico congiuntivo passato in una struttura di periodo ipotetico dell'impossibilità è qui usato allo scopo di sottolineare che le autorità coinvolte non risposero adeguatamente alle esortazioni dei Reali.

Un notevole grido d'allarme si levò nella stampa contro la lentezza con cui le risorse navali italiane furono utilizzate. Ma ci sono reali ragioni che giustificano, fino a un certo punto, questa lentezza. Un gran numero di navi avevano fatto un duro lavoro durante le esercitazioni militari in autunno ed erano in arsenale o stavano altrimenti subendo riparazioni. Gli equipaggi di tutte erano molto ridotti a causa del fatto che nessuno della leva dei reclutati del 1908 era ancora venuto a bordo per rimpiazzare la vecchia leva licenziata, ed anche perché il congedo di Natale era stato concesso ad una gran parte di marinai e ufficiali. Ma ci fu una causa di ritardo che non si potè dare, apertamente, come spiegazione. Fu che le autorità italiane erano così in ansia per una guerra in primavera che ogni pezzo meccanico e ogni dettaglio delle navi che poteva richiedere riparazione era in corso di revisione, e tutto questo lavoro veniva fatto contemporaneamente. Di conseguenza, per quel che riguarda la flotta italiana, il terremoto non poteva essere capitato in un momento meno propizio. Infatti da qualunque punto di vista, avvenne nel momento più sfortunato dell'anno. Per i primi due mesi il tempo non poteva essere stato peggiore, il raccolto delle arance, limoni ed essenze non era stato venduto, così i contadini non avevano denaro accantonato su cui far conto; le elezioni, arrivando quando arrivarono, distrassero l'attenzione pubblica, e le influenze elettorali fecero in modo che si facesse uso improprio⁷⁹ dei mezzi destinati a dare aiuto; infine, a causa della tensione della situazione politica, le risorse militari e navali non poterono essere dedicate a favore dei distretti colpiti così tanto quanto sarebbe potuto essere il caso.

L'apatia e l'indifferenza degli Italiani alle sofferenze della loro stessa gente – l'evidente incapacità di rendersi conto delle sofferenze altrui – furono uno strano e inaspettato fenomeno. Nella nazione italiana, c'è un sentimentalismo risvegliatosi con molta facilità ed è difficile conciliare il linguaggio stravagante e l'emozionato comportamento di un momento con la strana insensibilità⁸⁰ del successivo, quando questi (aspetti) sono tutte fasi dello stesso personaggio. Essi però sono così. I soldati e i marinai italiani solevano essere soddisfatti di oziare in giro, fumare sigarette, e cercare fucili proprio sui mucchi di rottami dove si sapeva che molte persone erano certamente sepolte, alcune forse ancora con la vita nei loro corpi schiacciati. I soldati britannici e russi lavoravano in modo molto diverso. Ognuno era solo troppo avido di mettersi al lavoro ed a stento potevano essere fermati quando arrivava l'ora di smettere di lavorare. Ogni uomo sentì, in ogni momento, come se con la successiva vangata che rivoltava⁸¹ egli potesse salvare una vita. Certamente essi avevano meno ragione

⁷⁹ «[...] and electioneering influences caused improper use to be made of the means for giving relief;». Qui l'aggettivo 'improper' rappresenta un'aperta accusa al sistema amministrativo locale e sottolinea tutto un giro di malversazioni e pressioni politiche e tentativi di dirottamento dei fondi stanziati per dar soccorso ai terremotati.

⁸⁰ «[...] with the strange callousness [...]». Dal punto di vista semantico il termine 'callousness' indica insensibilità fisica di tipo tattile, ed è appositamente usato per sottolineare alcuni aspetti della grossolana insensibilità mostrata dagli Italiani nel prestare soccorso.

⁸¹ «[...] the next spadeful he turned over [...]». Attorno al verbo 'turn over' si costruisce l'immagine del frenetico vangare tra le macerie da parte degli stranieri per recuperare delle vite umane.

di lavorare rispetto agli Italiani, ma essi fecero quel lavoro con tutta l'energia che avevano. Allo stesso modo i piccoli comitati inglesi di soccorso avevano lavorato sodo per mesi – pienamente consapevoli dell'ingrata, rapace e insoddisfacente natura della massa della popolazione che essi stavano assistendo – aspettandosi nessun grazie e nessuna ricompensa, ma continuando ancora ostinatamente proseguirono efficacemente per senso del dovere e umanità, un altruismo al di là di qualunque cosa che l'Italiano meridionale, e specialmente la razza siciliana sembra capace (di fare). Per quanto riguarda i sopravvissuti stessi, il 90% di essi soleva rifiutarsi ottusamente di muovere un dito⁸² per aiutare se stessi – molto meno chiunque altro. Essi consideravano che fosse dovere del resto del mondo nutrirli, vestirli, alloggiarli e fornire loro beni di comodità, che loro potevano accondiscendere ad accettare, e criticare nell'accettarli. Naturalmente tutti non possono essere inclusi in una così ampia generalizzazione, ma quelli dotati di migliori sentimenti si tennero in disparte e spesso soffrivano in silenzio.

Il basso livello dei Siciliani orientali, e specialmente dei Messinesi, deve essere ascritto in parte all'infiltrazione di sangue di razze inferiori che continuò per secoli. Messina fu un importante mercato di schiavi per tutto il Medioevo fino ai tempi recenti. La varietà tipologica della popolazione è di conseguenza straordinaria, e la consistente aggiunta di sangue negro e levantino giustifica in molti casi le degradate caratteristiche di questi popoli.

La confusione nei rifornimenti e nei servizi amministrativi fu in effetti grandissima. Non furono eretti adeguati magazzini sulla riva e gli approvvigionamenti di ogni tipo furono lasciati sulle chiatte nel porto, ammassati dentro capannoni nel vecchio forte, che era parzialmente distrutto, lasciati sui pontili, o accumulati nei vagoni vuoti della stazione ferroviaria. Niente era etichettato, niente era selezionato, non sembrava che si tenessero registrazioni delle merci man mano che arrivavano o che erano avviate a destinazione, e nessuno sapeva come ottenerle, ed era impossibile, con i pochi impiegati disponibili, aprire ogni cassa e balla per scoprire che cosa contenesse. Le navi che arrivavano erano caricate non sistematicamente⁸³, e una nave fece tre viaggi a Napoli e ritorno con generi medici urgentemente necessari nella sua stiva, perché il suo Capitano non si prese la briga di farli sbarcare. Grandi quantità di tende da bivacco furono mandate giù, ma scarsamente utilizzate. Il porto era pieno di migliaia di piccoli pali per tende che erano stati lanciati fuori bordo invece di essere adeguatamente

⁸² «*As for the survivors [...] would refuse flatly to do a hand's turn [...]*». La struttura 'turn' fa da collegamento concettuale e visivo, per contrasto, con l'immagine suggerita nella nota precedente. Alla superattività degli stranieri fa ancora eco l'espressione 'a hand's turn' che, assieme all'avverbio 'flatly' usato in senso derogativo, offre lo squallido contrappunto dell'abbandono civile e morale in cui versano i Messinesi.

⁸³ «*The ships came unsystematically loaded [...]*». Cambio di scenario e di registro linguistico con il ritorno sulle navi italiane, dove il disordine regna sovrano, tutto imperniato attorno all'avverbio 'unsystematically'. L'ironia adesso trova toni più smorzati rispetto al paragrafo precedente, da poterla considerare quasi una bonaria osservazione sulla 'mancanza di sistematicità' degli Italiani, tuttavia il tenore fondamentale è il fallimento degli Italiani nel fare le cose per mancanza di sistema.

scaricati. I teloni delle tende da bivacco furono, in qualche caso, usati per fermare il gocciolamento nelle baracche in legno. In questo modo ci fu un terribile spreco di provviste, e ci deve essere stato un ulteriore spreco a causa del deterioramento dovuto alla esposizione alle intemperie e a causa dei furti. Tutte le casse contenenti generi di soccorso ospedaliero portabili, lasciate sulle chiatte, furono infrante e svuotate. I funzionari amministrativi e addetti ai rifornimenti sono quasi tutti venuti fuori dai ranghi militari. Sono anziani e incapaci di esercitare qualsiasi vera autorità. Non hanno idea del dovere oltre a quello di compilare piccole ricevute di carta. Poiché questa operazione, nella confusione e crisi che seguirono al terremoto, decretò il loro fallimento, essi sembrarono completamente perduti. Fu solo dopo parecchi giorni che l'ordine cominciò ad essere ripristinato per quanto riguardò le razioni quotidiane. Ma per le prime due settimane i militari e la popolazione vissero come poterono con le razioni di emergenza portate, o che furono portate da Napoli, Palermo e altri depositi, per uso immediato, o con i rifornimenti alimentari fatti sbarcare da navi straniere.

Si perse tempo prezioso per assegnare agli Ufficiali responsabili l'area del terremoto in zone. Questa organizzazione non fu completata fino al 4 gennaio, e ci volle molto tempo prima che il meccanismo di comando e di rifornimento arrivasse al pieno funzionamento. Anche allora si persero molte opportunità di operare bene per l'esitazione degli Ufficiali Comandanti ad agire di loro responsabilità invece di rivolgersi al Quartier Generale per ogni sciocchezza.

Immensa quantità di legname in tavole e travi erano state inviate a Messina via mare, ma settimane – anche mesi – passarono prima che ciò fosse usato per offrire riparo e uffici ad uno sciame di funzionari civili completamente inutili⁸⁴ che sarebbero potuti essere di qualche aiuto se fosse stato fatto loro togliere il cappotto per scavare.

I servizi medici italiani hanno molti chirurghi e teorici molto capaci della scienza medica ma, in pratica, come visto al tempo del terremoto, i risultati raggiunti dal Reparto Medico Militare non poterono essere stati più deludenti.

Per i pazienti non c'era biancheria pulita, personale o da letto, e una quasi totale mancanza di attrezzature chirurgiche, una grande penuria di bende, materiale da medicazione, di antisettici e anestetici. Le operazioni e le amputazioni erano eseguite sui pazienti di entrambi i sessi mentre venivano tenuti fermi dai soldati. Da allora i pazienti terremotati sono pervenuti agli ospedali permanenti dei grandi centri per farsi riparare i danni, ove possibile, causati dalle operazioni mal fatte. L'incredibile sudiciume e orrore di cui sono stato testimone nelle navi-ospedale non può essere descritto adeguatamente. Gli ospedali dell'Esercito britannico in Crimea non potevano essere stati peggiori. Non c'erano adeguate tende da ospedale né infermiere o personale di assistenza ospedaliera all'altezza della situazione per trattare il gran numero di casi che richiedevano attenzione. Era una costante che i pazienti fossero lasciati, privi di

⁸⁴ «[...] a wholly unnecessary swarm of civil functionaries [...]». Nella seconda parte del suo Rapporto il Radcliffe attacca aspramente il settore dell'amministrazione civile che ritiene responsabile di molti mali. L'ignavia del settore è esemplificata dall'immagine di uno sciame, che di solito è costituito da insetti, preceduto dall'aggettivo 'unnecessary' e rimarcato dall'avverbio 'wholly' che conferiscono a tutta l'immagine un ironico significato squalificante.

cambio, con qualunque sudicio indumento indossassero quando furono raccolti; o con le loro camice da notte. I loro corpi non furono mai lavati. Una mano inesperta avrebbe potuto applicare un bendaggio attorno ad una gamba rotta senza fare alcun tentativo per riposizionare l'arto, e in queste condizioni sarebbe potuto essere lasciato per due settimane. I gemiti degli sfortunati sofferenti non attraevano attenzione. L'acqua pulita era molto scarsa, e ci si prese poca briga per fornirla ai pazienti, o ai chirurghi per medicare le ferite. All'inizio finanche l'acqua del mare fu usata quando, con poco disturbo, acqua dolce si sarebbe potuta procurare. Per i poveri pazienti provenienti dall'ospedale militare britannico da campo a Catona, o dalla pace, dalla pulizia e dalla consolazione degli ospedali improvvisati a bordo delle navi di Sua Maestà britannica, trasferiti agli ospedali italiani, sia dei Corpi Medici dell'Esercito sia della Croce Rossa Italiana, deve essere stato come scendere dal Paradiso all'Inferno.

La Croce Rossa Italiana prese a nolo una grande nave a vapore, il "Taormina", capace di trasportare 2.500 pazienti, poiché era attrezzata come nave per emigranti. Essa rimase solo quattro giorni a Messina, e solo circa 280 pazienti furono imbarcati in quanto gli Ufficiali di bordo si opposero ad averne di più. Essa quindi partì per Livorno. Tutti i pazienti di entrambi i sessi, di tutte le età, con qualunque tipo di ferita furono affastellati, in doppio ordine di cuccette in metà di un solo ponte. Tutte le porte furono tenute chiuse⁸⁵, e il tanfo era insopportabile. Non c'erano adeguate attrezzature di alcun tipo. Sembrava che le casse contenenti medicinali fossero state spedite così com'erano. Quando necessarie, si scoprì che tutte le bottiglie erano vuote – un caratteristico atto di speculazione. La fornitura delle utilità più necessarie fu inadeguata anche per il piccolo numero di pazienti trasportati a bordo. C'erano solo due pale da letto, per esempio, e quasi tutti i pazienti avevano arti, o la schiena o il bacino rotti, o erano altrimenti incapaci di muoversi. Una delle pale da letto si ruppe il primo giorno, dopo di che fu usata una padella da cucina. Il personale che assisteva i dottori era costituito da un gruppo di trentacinque ben intenzionate signore della società romana, ma ignoranti senza speranza. Sembrava che non una di queste signore avesse la più vaga idea di nozioni utili per quanto riguardava le attività infermieristiche. Esse correvano lungo i ponti portando strumenti o siringhe, etc., per mostrare quanto fossero impegnate, ma per quanto riguarda i pazienti deve essere stata un'orribile farsa. Fortunatamente per i pazienti, una settimana fu tutto ciò che quelle eroine poterono sopportare, ed esse ritornarono in seno alle loro adoranti famiglie non appena la nave raggiunse Livorno, dopo aver pregato collettivamente di essere sbarcate a Napoli per paura di morire di mal di mare. Se non fosse stato per il sangue freddo e il senso pratico di una signora – mezza inglese⁸⁶ si noti – la principessa Teano, le condizioni

⁸⁵ «*All the doors were kept closed [...]*». Sembra di scendere all'Inferno dantesco sulla cui porta si legge: 'Per me si va nell'eterno dolore...' e tutta la descrizione dell'interno appare come un incubo senza fine.

⁸⁶ «*Had it not be for the [...] common sense of one lady – half English – be it noted [...]*». In contrasto con tutte le inutili signore romane sulla nave, solo la principessa Teano, che è mezza inglese, è stata capace di portare un po' di luce nell'orrore di quell'Inferno, come solo gli Inglesi sanno fare, specialmente in pratica.

dei pazienti, prima che la nave raggiungesse Livorno, sarebbero state infinitamente peggiori. Io avevo chiesto in una o due occasioni se fosse necessario qualcosa, e fui informato dall'Ufficiale medico responsabile che essi avevano ogni cosa. Questo non era evidentemente il caso, come un solo sguardo era sufficiente a rivelare; così quando arrivò la nave di Sua Maestà britannica "Canopus", io portai il suo chirurgo a bordo del "Taormina" per vedere se si poteva fare qualcosa. Fortunatamente incontrammo la principessa Teano, che ci disse non solo che non era vero che essi avevano tutto ciò che era necessario, ma essi avevano effettivamente bisogno di tutto. Con l'aiuto della principessa Teano fu compilata una lista dei rifornimenti più urgentemente necessari e mandati a prendere per mezzo di una imbarcazione a vapore dal "Canopus" in gran fretta, con una gran quantità di camicie di flanella, biancheria da letto e vestiti dati spontaneamente ad uso dei pazienti dagli Ufficiali e dai marinai della corazzata. Queste cose furono velocemente sistemate a bordo della nave-ospedale proprio prima che salpasse.

Era tanto tipico dell'insensibilità italiana alla sofferenza, che i pazienti furono tutti trascinati a bordo del "Taormina" per una scaletta eccessivamente stretta, quando avrebbero potuto essere facilmente issati a bordo con un paranco dal fianco della nave senza scosse e strattoni.

I treni-ospedale italiani erano simili alle navi-ospedale, come anche le torture che dovevano essere state inflitte ai pazienti. Non c'erano attrezzature di alcun tipo per cambiare o lavare le medicazioni e i vestiti dei pazienti. Le barelle erano troppo larghe per passare attraverso le porte dei vagoni, e i pazienti erano sballottati o tirati fuori dalle barelle per essere messi nei vagoni. Niente era come sarebbe dovuto essere e, in più, i treni ci misero quattro o cinque giorni in alcuni casi dalla Calabria a Roma, quando quindici ore sarebbe dovuto essere il limite di tempo impiegato.

Né sulle navi né sui treni fu organizzato nulla per procurare cibo agli invalidi.

Né il Corpo Medico dell'Esercito né la Croce Rossa erano forniti di un numero sufficiente di barelle per trasportare i feriti, e questi erano portati giù dalle macerie su porte o su scuri divelti, o su qualunque altro mezzo di trasporto improvvisato. Troppo spesso il trattamento che i pazienti ricevevano deve averli uccisi. Le attrezzature mediche italiane teoricamente includono etichette per l'identificazione dei pazienti e per indicare le loro ferite. Nessuna di queste cose fu mai usata in questa occasione.

Si deve ricordare, e poteva essere previsto⁸⁷ quando furono fatti i primi piani organizzativi, che le ferite sarebbero state necessariamente di un carattere specifico. Terribili colpi esterni e contusioni, teste, schiene, arti e bacini schiacciati erano comuni, bruciate, escoriazioni, e tagli lacerati erano su larga scala; ferite penetranti inflitte da schegge e sbarre di ferro e così via. Tali ferite richiedevano un'immensa quantità di stecche, bendaggi, cotone medicamentoso, suture e antisettici. Un aspetto doloroso

⁸⁷ «[...] *it could have been foreseen* [...] *that injuries would necessarily be of peculiar character* [...]». Nel valutare una per una tutte le carenze del sistema italiano nei suoi vari aspetti, il Radcliffe include la capacità di previsione, sempre stata per gli Inglesi un'arma vincente, di cui gli Italiani sembrano del tutto sprovvisti, rendendoli quindi inaffidabili anche sul piano politico-militare.

fu il numero delle donne e dei bambini feriti, e affrontare ciò per il Corpo Medico dell'Esercito fu naturalmente al di fuori dell'ordine corrente degli eventi.

La fortuna favorì le autorità nel senso che la salute generale dei militari rimase buona e che non ci furono epidemie fra di loro o tra la popolazione civile. Questo deve essere ascritto al clima freddo, alla pioggia, e al ripido pendio di drenaggio ovunque. Non può essere ascritto all'organizzazione fatta dalle autorità

Grande impressione e ammirazione fu espressa dagli Ufficiali medici italiani per la perfezione dell'organizzazione medica e chirurgica a bordo delle navi di Sua Maestà britannica e presso l'ospedale militare britannico da campo a Catona.

Lo stato d'assedio fu proclamato il 4 gennaio, e continuò fino al 14 febbraio. A causa di ciò furono dati forti poteri al Generale Mazza. Di questi egli non poté fare mai uso sufficiente ed efficace in conseguenza della continua interferenza proveniente da Roma sul terreno politico e dei modi in cui agli alti funzionari pubblici, deputati ed altri era consentito di esercitare delle pressioni. Gli ordini erano costantemente cambiati, causando la più grande confusione e rendendo impossibile portare avanti in modo continuo qualunque schema organizzativo. Un giorno si comunicava che tutta la popolazione sarebbe stata esclusa dall'area della città – il giorno successivo era nuovamente permesso loro di starci. Un giorno veniva ordinato che nessuna razione si dovesse dare alla gente – il giorno dopo che le razioni dovessero essere distribuite in quantità doppie. Un giorno i profughi erano invitati a bordo di grandi navi a vapore mercantili nel porto e portati via a forza – il giorno successivo ai profughi che desideravano partire veniva detto che non sarebbe stato loro permesso di farlo. Un giorno sarebbe stato accordato ai proprietari di case il permesso di scavare fra le macerie nella ricerca dei loro beni – il giorno successivo tutti questi permessi sarebbero stati annullati e così via. Ma cattive per quanto fossero le condizioni durante il regime militare, esse divennero infinitamente peggiori quando, in obbedienza alla pressione politica, lo stato d'assedio fu tolto e la città consegnata alle autorità civili. Il Generale Mazza e gli Ufficiali e le truppe sotto il suo comando avevano fatto il meglio che essi potessero fare nei limiti consentiti dai loro poteri e responsabilità. Erano piuttosto indipendenti da qualunque influenza o interesse personale locale. Quando le truppe partirono niente fu fatto tranne che per motivi di interesse⁸⁸ e così è continuato fino al momento presente. Uno dei grandi svantaggi nel cui contesto il Generale Mazza operò, ma da cui l'uso più severo dei suoi poteri come plenipotenziario l'avrebbero alleviato, fu il modo in cui deputati e persone di rilievo sociale e politico, corrispondenti della stampa ed altri, furono in grado di arrivare fino a lui ed esporre le loro opinioni. Egli fu costretto a dare loro ascolto ed in un caso, dopo una conversazione accesa con un corrispondente, egli fu sfidato a duello. I secondi mandati al Generale furono due giovanotti di alto livello sociale e, invece di consegnarli al capo della polizia militare, il Generale dovette scrivere una lettera ai giornali per spiegare l'incidente.

⁸⁸ «*When the troops left, nothing was done except from interested motives [...]*». Il fatto che la città piombò nel gorgo degli interessi personali e degli intrighi ruota attorno all'espressione '*interested motives*' e denota un altro aspetto di debolezza del sistema politico italiano.

Si raccontano delle storie strane d'incredibile insolenza e interferenza insopportabile di certi palloni-gonfiati di deputati ed altri, che avrebbero dovuto essere arrestati ed espulsi dall'area posta sotto controllo militare, invece di essere lasciati ad ostacolare il lavoro che veniva fatto, come accadde in qualche caso.

Un aspetto deplorabile dell'organizzazione dei soccorsi fu la cattiva condotta della maggior parte dei capitani e degli equipaggi delle navi mercantili in porto. Invece di offrire ogni assistenza possibile, come ci si sarebbe aspettato nelle circostanze, essi ostacolavano le autorità in ogni modo. Essi rifiutavano l'uso delle scialuppe delle loro navi quando esse erano richieste per fare sbarcare i militari a terra, e non solevano aiutare o facilitare i movimenti nel porto in ogni qualsivoglia modo. In conseguenza di questo ostruzionismo, due interi battaglioni furono tenuti in porto per trentasei ore a bordo della nave da trasporto "Ionio", quando i loro servizi erano richiesti molto urgentemente a terra. La popolazione locale marinara era ugualmente insoddisfatta. Non si davano da fare né prestavano le loro barche. Il porto era pieno di bastimenti a vela fino a 400 o 500 tonnellate di portata. Ce ne potevano essere trenta allo stesso tempo ad oziare⁸⁹ a Messina, ma rifiutavano di fare qualunque cosa fosse richiesta. Per una ragione o per un'altra essi non erano requisiti a forza.

La solita furfanteria era sfrenata quando si trattava di contratti per prendere in uso navi a vapore per le opere di soccorso, o per il rifornimento delle provviste e per il noleggio dei bastimenti. A questi uomini, che meritavano di essere fucilati⁹⁰, nulla importava che per i loro fratelli ricevere aiuto fosse una questione di vita o di morte.

La grande maggioranza delle autorità comunali, i Sindaci e i Prefetti erano oltremodo inaffidabili. Conseguentemente i fondi non potevano essere messi nelle loro mani e si verificarono frequenti casi della loro conversione⁹¹ ad uso personale, scorte destinate al soccorso dei sofferenti. La disonestà universale delle autorità civili è un grande svantaggio per l'Italia, e in tempo di guerra costituirebbe un pericolo nazionale.

Si dibatte se, in quelle prevalenti condizioni, fu saggio spostare i feriti e i profughi dalla scena del disastro. Sarebbe stato altrettanto veloce se si fossero potuti allestire adeguati piani organizzativi per mandare medici, ricoveri, tutte le necessarie attrezzature mediche, cibo etc. all'area disastrata. Alla fine, campi di convergenza, adeguatamente sorvegliati, sarebbero potuti essere una soluzione più soddisfacente riguardo al problema di approvvigionare i sofferenti. Tutti quelli in grado di lavorare sarebbero così rimasti sul luogo per riprendere le loro attività abituali, oltre ad essere disponibili per le opere di emergenza.

⁸⁹ «[...] *There may have been thirty at one time lying idle at Messina, but [...]*». Col termine 'idle' si vuole sottolineare un altro concetto-chiave del Rapporto, cioè quello dell'ozio, espresso con modalità diverse di volta in volta. In questo caso si sposta dagli esseri umani ai mezzi navali, avvolgendo in una nube di stallo e di inattività tutta l'area terremotata.

⁹⁰ «*To these men, who deserved to be shot [...]*». Il Radcliffe non perdona quei furfanti che, per motivi di interesse, mettono a rischio la vita dei loro concittadini e non esita a parlare apertamente di fucilazione.

⁹¹ «[...] *and frequent cases occurred of their converting to their own use, [...]*». Il nome verbale 'converting' esemplifica la 'trasformazione' di scopo e di uso.

Molti problemi avrebbero trovato una più facile soluzione se le truppe fossero state adeguatamente accampate, invece di affollarsi nei bivacchi vicino al porto, nelle aree fuori dalla città. Si sarebbero potuti facilmente organizzare accampamenti in tutte le direzioni per la popolazione civile. Ma gli Italiani hanno orrore di essere messi nelle tende. A molti sarebbe sembrato un disastro poco minore del terremoto stesso.

Molto si sarebbe potuto ottenere se tutti i sopravvissuti, fisicamente integri, fossero stati inquadrati a forza in squadre e costretti a lavorare, invece di essere lasciati a vagare in giro a dare intralcio e a rubare. A tutta la popolazione adulta si sarebbero potuti dare braccialetti ufficiali e lasciapassare identificativi e tutte le persone non autorizzate avrebbero dovuto essere tenute lontano.

C'è l'ulteriore considerazione che i feriti sarebbero stati in condizioni infinitamente migliori se venti o trenta campi-ospedale, come l'ospedale militare britannico da campo a Catona, fossero stati disponibili per offrire loro accoglienza. I dolorosi movimenti e gli orrori dei treni e delle navi-ospedale sarebbero quindi stati evitati. Nell'aria fresca e nella quiete dei campi-ospedale essi avrebbero avuto una migliore opportunità di una buona guarigione.

Un'altra considerazione che questo disastro ha messo in evidenza è quella della necessità che tutte le navi a vapore, di ogni dimensione, portassero apparecchiature di radiotelegrafo, e che ci dovessero essere dei mezzi per mettere le navi di tutte le nazionalità in condizione di comunicare via telegrafo.

L'apparecchiatura radiotelegrafo delle navi da guerra italiane funzionò con la più deludente mancanza di efficienza, in considerazione che l'Italia è la patria di Marconi. Fu estremamente difficile per le autorità stesse ottenere informazioni da dovunque e le comunicazioni fra Roma, Napoli e Messina furono molto precarie. Per esempio, la notte del 18 gennaio si verificò a Reggio una brusca scossa di terremoto. Si fece ogni sforzo per ottenere informazioni telegrafiche dal Comando Generale a Reggio. Se le navi italiane avessero fatto uso di segnalazioni visive, le notizie sarebbero state disponibili in pochi minuti, in quanto Reggio dista solo 8 miglia. Come accadde, si persero cinque ore aspettando le notizie. Il Comandante in Capo e i suoi Ufficiali di Stato Maggiore rimasero all'erta per informarsi di ciò che era successo. L'informazione che nulla di speciale era accaduto raggiunse Messina alle 3 di notte, non prima che una nave torpediniera avesse attivato il vapore e avesse attraversato lo Stretto e fosse ritornata. Mentre le navi inglesi erano nello Stretto ed usavano le loro apparecchiature telegrafiche, le navi italiane non erano in grado di comunicare. Di conseguenza l'Ammiraglio italiano chiese che quando un certo segnale veniva alzato, una "D", le navi inglesi non usassero il loro telegrafo. Era tipico del sistema navale italiano di fare le cose che dapprima essi alzavano il segnale sbagliato e poi dimenticavano di metterlo giù, come stabilito, quando non necessitavano più della libertà di usare il loro telegrafo.

Il cavo sottomarino tra Messina e Villa S. Giovanni non fu riconnesso fino al 23 gennaio, cioè 27 giorni dopo il terremoto.

Uno degli aspetti più insoddisfacenti della crisi fu l'assoluta incapacità del sistema ferroviario di gestire adeguatamente la situazione. Una ferrovia scorre praticamente attorno all'area devastata in Calabria e connette direttamente Napoli a Catanzaro. Lungo la costa calabra essa scorre a poche yarde dal mare. Qualche danno fu apportato dal terremoto, ma niente che non potesse essere riparato in poche ore da adeguate

squadre di intervento. In seguito essa fu interrotta una o due volte anche da smottamenti del terreno. Con adeguato trattamento essa avrebbe dovuto mantenere un servizio ferroviario regolare e frequente. Ma le autorità ferroviarie sembravano paralizzate. Non si fecero banchine o scali temporanei, i ponti furono lasciati non riparati, il personale non fu rinforzato, il materiale rotabile non fu accresciuto e la ferrovia, in breve, fu di pochissima utilità. Anche fino a marzo ci vollero diciassette giorni per convogliare una consegna di coperte da Napoli a Catona – un viaggio di ventiquattro ore per un treno merci. Ripetute occasioni come queste sulla ferrovia d'Italia mettono in chiaro che, nell'evento di una generale mobilitazione, il sistema ferroviario crollerà completamente, se non totalmente riorganizzato.

Ancora, mentre c'è tanto da criticare nella conduzione degli affari da parte delle autorità italiane militari, navali ed altre, si deve ammettere che le circostanze erano troppo difficili, e che molte delle cose fatte furono degne di ammirazione. Non c'è dubbio che tutti gli Ufficiali e soldati dell'Esercito Italiano e marinai della Marina fecero del loro meglio, per quanto sapevano come (farlo). Devono essere tenute presenti le circostanze in cui essi vissero e furono allevati⁹². Gli errori erano soprattutto errori del sistema. Si deve sempre ricordare che gli Italiani sono un popolo completamente diverso a paragone delle nazioni nordiche. Le truppe, quando intrapresero il lavoro di sfamare e dare sollievo alla popolazione, come distinto dagli scavi e dal setacciamento delle macerie in cerca di sopravvissuti, mostrarono molta gentilezza e solidarietà per la gente. Nel complesso, l'alimentazione della popolazione fu realizzata molto bene e portata a compimento molto meglio di quanto l'organizzazione delle altre cose avrebbe lasciato che ci si aspettasse.

Forse la migliore manifestazione da parte delle autorità militari fu la prontezza con cui le truppe, equipaggiate con una certa quantità di risorse e di razioni di cibo, furono mandate da Napoli, Roma e Palermo. In ciascuna (città) le unità allertate furono pronte a partire in tre o quattro ore dal ricevimento del primo ordine ed alcune effettivamente partirono entro quel tempo.

Il settore di servizio più efficiente sul lavoro nell'area del terremoto fu, senza dubbio, lo Stato Maggiore. Esso lavorò molto bene e molto alacramente per tutto il tempo. Gli Ufficiali di Stato Maggiore sono altamente addestrati, e se in qualche modo un po' troppo teorico e burocratico, di regola non si può negare il fatto che sono tutti ben istruiti e dediti al loro dovere.

Tutti i Generali ed anche gli Ufficiali Comandanti mostrarono una grande dedizione al loro dovere, essendo costantemente al lavoro dalla mattina alla sera. La 'routine' abituale per i Generali e gli Ufficiali Comandanti, sulla nave del Quartier Generale, era quella di raggiungere i loro comandi a terra sul far del giorno – dopo la solita tazza di caffè. A mezzogiorno c'era il pranzo a bordo, dopo di che gli Ufficiali anziani –

⁹² «*The circumstances under which they lived and had been brought up [...]*». Il disprezzo per le limitazioni degli Italiani arriva ancora una volta attraverso il 'non-detto' che qui assume anche il tono del compatimento strisciante nel momento in cui si vogliono trovare attenuanti alla loro condizione di inferiorità. E così torna a riecheggiare in lontananza quel 'dovere dell'uomo bianco' verso i meno capaci.

sebbene non quelli di Stato Maggiore – facevano un breve pisolino prima di tornare al lavoro. Alle 5.30 pomeridiane c'era una conferenza seguita dai Generali, dagli Ufficiali Comandanti, dai Capi dei dipartimenti, dagli Ufficiali di Stato Maggiore e dalle principali autorità civili. Questo di solito durava fino alle 8.30 di sera, dopo di che, gli ordini erano impartiti e il Generale e i suoi Ufficiali si sedevano a tavola per la cena. Dopo cena il Generale e i suoi Ufficiali continuavano a lavorare nottetempo.

Le condizioni in cui tutti gli ufficiali lavoravano erano deprimenti, poiché, a parte le considerazioni connesse col terremoto stesso, essi erano continuamente oggetto di abuso e critica nella stampa che, per una ragione o per l'altra, conduceva una regolare campagna contro l'Esercito e la Marina. Questo è totalmente ingiustificabile poiché, sebbene molti dettagli tecnici siano aperti alle critiche, l'Esercito e la Marina restano di gran lunga gli organismi più efficienti del paese per trattare una tale emergenza. L'amministrazione civile installatasi al posto di quella militare, in obbedienza alla pressione politica, ha dimostrato di essere il fallimento più deplorabile possibile. Dal 14 febbraio c'è ben piccolo progresso da registrare e, per molti aspetti, i fatti, sono anche peggiori adesso che subito dopo il disastro. Il 1° aprile c'erano ancora 800 profughi che vivevano in 120 vagoni ferroviari alla stazione di Messina – un fatto da attribuire con uguale discredito alle autorità civili e ferroviarie della Sicilia, dove il materiale ferroviario sulle linee ferrate è tanto deficiente quanto necessario.

Difficilmente qualche passo pratico è stato ancora fatto per ripristinare normali condizioni. Inettitudine, disonestà, opportunismo sono le caratteristiche⁹³ delle autorità civili. Sporczia, miseria, e assenza di qualunque recupero sostanziale prevalgono nella regione afflitta dal terremoto, e probabilmente ancora lo faranno per lungo tempo a venire.

C. DELMÉ-RADCLIFFE, Colonello,
Attaché Militare

Lettera riservata dell'Ambasciatore Sir Rennel Rodd a Sir Edward Grey

Roma, 5 maggio 1909.

Ho l'onore di trasmettervi con la presente un rapporto riservato che è stato stilato dal Colonnello Delmé-Radcliffe, *Military Attaché* in questa Ambasciata, sul recente terremoto in Sicilia e Calabria.

Questo Rapporto, che mi giunse mentre ero al seguito del Re (d'Italia), fu letto molto attentamente da Sua Maestà, che volle che io esprimessi, nell'inoltrarvelo, il particolare interesse che egli aveva trovato nel suo contenuto, ed il suo grande apprezzamento non solo per l'abilità con cui il Rapporto è stato stilato, ma anche per gli eminenti servizi resi sul luogo dal Colonnello Delmé-Radcliffe di cui sia il Re che la

⁹³ «*Ineptitude, dishonesty, opportunism, are the characteristics [...]*». Questa sequenza di termini chiude concettualmente ed anche linguisticamente il Rapporto Radcliffe, esplicitando quelle degradate 'caratteristiche' degli Italiani e specialmente dei Siciliani, che lui aveva già segnato con il marchio di 'razza inferiore'.

Regina d'Italia parlarono nei termini più elevati⁹⁴ quando incontrarono Sua Maestà Britannica a Baja⁹⁵.

Ho già avuto l'occasione di attrarre la vostra favorevole attenzione a questi servizi, e vorrei soltanto aggiungere che, nel difficile e delicato compito di amministrare i fondi per i soccorsi forniti da fonti britanniche e coloniali⁹⁶, non posso tralasciare l'inestimabile aiuto che ho ricevuto dal Colonnello Delmé-Radcliffe.

Io credo che il Rapporto qui accluso esprima un interesse sia generale che particolare⁹⁷, ed io mi spingo⁹⁸ ad attirare la vostra speciale attenzione alla sezione 9, dal titolo "Osservazioni Generali", in quanto illustra certe caratteristiche innate del temperamento nazionale⁹⁹, che possono essere degne di considerazione nel determinare il valore dell'Italia come fattore nell'equilibrio¹⁰⁰ europeo.

RENNEL RODD

⁹⁴ «[...] *both the King and Queen of Italy spoke in the highest terms* [...]». L'uso del superlativo per sottolineare l'apprezzamento da parte dei Reali d'Italia dei servizi resi dal Radcliffe, potrebbe veicolare una convergenza di intenti, di offerte e di speranze ancora in atto.

⁹⁵ Baja si trova nella regione balcanica, ai confini meridionali dell'Ungheria con la Jugoslavia.

⁹⁶ «[...] *in the difficult and delicate duty of administering the relief funds* [...]». Qui assistiamo alla tipica strategia espressiva del linguaggio diplomatico che usa le parole come punti di riferimento imprescindibili che, anche se non commentati, offrono il quadro delle difficoltà attraverso cui il Radcliffe si è trovato ad operare, e dell'apprensione per l'appropriato uso dei fondi inviati dall'Impero Britannico.

⁹⁷ «*The Report, [...] has I think a general as well as a particular interest* [...]». In questo contesto il termine 'interest' è un paletto fondamentale che l'aggettivo 'particular' avvolge nel fumoso mistero dei programmi dei due uomini politici.

⁹⁸ «[...] *and I venture to draw your special attention to section 9* [...]». Nella sequenza ritmica della frase, la collocazione del verbo 'venture' si rivela efficace all'effetto desiderato, trovandosi subito dopo 'particular interest', che è proprio ciò che l'Ambasciatore vuole sottoporre all'attenzione di Londra.

⁹⁹ «[...] *certain inherent characteristics of the national temperament which may be worthy of consideration* [...]». L'abile concatenazione delle espressioni 'national temperament' e 'worthy of consideration' potrebbe anche veicolare lusinghiere gratificazioni che invece si spengono miseramente nella subdola ironia del successivo termine 'value', il cui significante appare svuotato del suo originario significato positivo una volta letto il Rapporto Radcliffe.

¹⁰⁰ «[...] *as a factor in the European equation*.» Attraverso le alchimie semantiche del registro linguistico adottato nella lettera, tutti gli aspetti negativi degli Italiani evidenziati dall'emergenza terremoto, sono trasformati in 'valore' politico. L'Italia diventa così 'degnata' di essere presa in considerazione dagli Inglesi come fattore di equilibrio europeo, ma proprio per la sua debolezza.

INDICE DEI NOMI

- Abbruzzi, duca degli, 220
Adamo Maria Gabriella, 11
Adams, 80
Ahlers Elsa, 174
Akers Douglas, 47
Albertini Luigi, 35
Albrecht-Carrié René, 16, 18
Amenta Natale, 48
Amory Ian H., 51
Andò Diego, 102
Andreis Emma Sofia
 Angelica, 62
Andreucci F., 91
Arcara Stefania, 64
Arena Ainis Giulio, 74
Aricò Nicola, 96
Arlotta Enrico, 94
Asciak Giovanni, 48, 109-110
Aspa Natalia, 62
Asquit H.H., 35
Attard Giorgio, 69
Attard Melchiorre, 69
Aveline famiglia, 57-58, 61-62
Aveline Oscar, 63
Aveline, vice console, 216
Baedeker K., 41-42, 46
Barker, famiglia, 61-62
Barker William Wilton, 59, 62,
 65, 69
Barone Giuseppe, 8, 54-55,
 109
Barrett Arthur A., 55, 61,
 79-80, 85, 95, 102, 110,
 134, 171
Bastianelli, 196
Battaglia Flavia, 62
Battaglia Rosario, 9, 11, 16,
 40-44, 46, 53, 57-58, 60,
 63, 67, 112, 114
Becker Walter F., 43, 74
Beek Elize, 50
Beek Emily, 50
Belknap Rowan R., 93
Benigno Francesco, 7
Bennett Alexander H., 62, 76,
 174
Beresford sir Charles, 18
Berman M.R., 7
Bernava F., 42-44
Bertie F., 31
Bertolini Pietro, 94, 201
Bette, 99
Bevilacqua P., 7
Bigazzi D., 102
Billows George, 61
Birchough H., 105
Bitto Francesco, 48, 110
Blane Charles, 180
Boardman, 106
Boiatti G., 18-19, 79
Bonanno, famiglia, 45
Borzi Luigi, 96
Bosurgi Giuseppe, 58
Broadbent John, 63
Brotherwood S., 48
Bruno Aldo, 11
Bryant Barrett, famiglia, 62
Buganza, 107
Bull W., 103
Bulloch A., 48
Bunge Alexander, 25
Burton Edward, 180
Busacca A., 46
Bygrave, famiglia, 61
Caglia-Ferro A., 68-70
Cagni Umberto, 195, 220
Cailler Alfred John Jordan,
 62
Cailler, famiglia, 58, 62
Cailler John Lewis Jordan,
 46, 62
Callaghan G.A., 138, 180-182,
 184, 189
Calogero Gregorio, 112
Caminito Luciana, 58
Campolo Giovanni, 48, 110
Carpenter C.H.A., 55
Carrara, 24
Carter Frank John, 24, 50, 75
Caughy Charles M., 74
Causton, famiglia, 61
Ceraolo, 99
Cerbino, 202, 205
Ceri, 208
Cesareo, 99
Cessi Roberto, 68
Checco Antonino, 8, 44, 58,
 109
Cheney, 171
Chiapparino F., 102
Chiara Luigi, 58, 65
Chiossone Emilia, 62
Child, famiglia, 58, 61
Child Thomas, 65
Chillemi Francesco, 51
Churchill Sidney, 20, 24,
 47-49, 52, 71-76, 81-88,
 133, 135, 172, 175
Cian Vittorio, 41
Ciano, 205
Cicala Antonino, 70, 93, 109
Cingari Gaetano, 15
Coates Abraham George, 73-74
Cocco-Ortu Francesco,
 110-111
Collins, 27
Connaught, duca di, Arthur
 W.P.A., 20, 26, 30-31, 81,
 178-179, 181-182, 190,
 196-197, 199, 211-212, 215
Conrad von Hötendorf Franz,
 35
Coop Ernesto Antonio, 62
Coop John, 63
Cornish V., 18
Cotta Adolfo, 202
Craig cav. Giovanni Enrico,
 59
Cramborne, lord, 72
Crawford Gilbert S., 29
Crisafulli avv. G., 99
Crispi Francesco, 69
Curzon-Howe A.I., 19, 23,
 27-31, 34, 131, 136-141,
 164, 177, 179, 182, 190,
 211
Cutrufelli Sarò, 97-99
Cutting Bayard jr., 77-79
D'Agostino E., 15
D'Aleo C., 43, 57
D'Angelo Michela, 9, 40, 43,
 45-46, 50, 57-60, 62, 64-65,
 68-69, 75, 80, 88-89, 96
Daveluy R.D., 17
De Cosa, colonnello, 202
De Cosa Virginia, 89
De Foe Daniel, 150
De Garston Edward Mervyn,
 72
Delmé-Radcliffe Charles,
 15-16, 19-20, 28-30, 32, 59,
 76-78, 81-82, 88, 91-92,
 97-98, 124, 125, 127-129,
 131-133, 135-139, 141-151,
 153-154, 157, 160, 162-166,
 184, 187, 193, 232, 233
Del Rosso, 202
De Natale, 99
De Pasquale, 61
De Rosa Luigi, 57
De Tommaso N.C., 43, 46
Detti Tommaso, 91
Dickie John, 8
Di Giacomo Sergio, 39-40,
 65, 68
Di Matteo Salvo, 57
Di Paola Maria Teresa, 9, 40,
 73, 85, 90-91

- Di Paola Vittorio, 8
 Donaldson William, 61
 Drew, famiglia, 62
 Duca d'Aosta, 31, 34, 51, 97,
 100, 107-109
 Duca di Genova, 197
 Dufferin, lord, 81, 83-84
 Dunlop, 110
 D'Urso Sebastiano, 102
 Eaton Edward James, 46, 51
 Eaton, famiglia, 57-58, 67
 Eaton John Edward Caldwell,
 89
 Eaton John Thomas, 51
 Edward VII di Windsor, 31, 35
 Edwardes, 197, 215
 Elena di Savoia, 142, 149-150,
 180, 182-184, 186-187,
 194-196, 222, 233, 262
 Eliot John, 106
 Erba Adriano, 115
 Etherington John F.B.,
 132-133, 169, 199
 Faranda avv. Francesco, 70
 Fedele Santi, 9, 11
 Feldman Arnold Michael, 118
 Ferlazzo Felice, 52
 Fisher, famiglia, 58, 61-62
 Fisher F.W., 15, 18, 182
 Fisher John, 62
 Fleres Vincenzo Saverio, 44
 Flint-Taylor Mary, 197, 215
 Florio Ignazio, 40, 54, 118
 Foti Vincenzo, 48
 Franciosi, 101
 Franck, 174
 Frank C., 72
 Fremantle S.R., 30, 79, 197
 Freytag Edward Hermann
 Charles, 48
 Fulci Ludovico, 70, 97, 115
 Gallo C.D., 59
 Gamble, famiglia, 61
 Garbut Stephen William, 85
 Garibaldi Giuseppe, 70
 Garufi Giovanni, 112
 Giarrizzo Giuseppe, 7
 Gillham, famiglia, 61
 Giolitti Giovanni, 109, 119
 Giorgianni J., 74
 Girgenti S., 43, 57
 Gooding Dorothy Maude, 88
 Gooding, famiglia, 62
 Gooding Frederick Charles,
 88
 Gooding George Frances
 William, 88
 Gooding Horace William, 63,
 74, 88
 Gooding Louisa Lena, 88
 Gramby, 216
 Graziani, 151, 198-199, 202,
 205
 Grey sir Edward, 16-17, 20,
 24, 30, 32, 47, 52, 73, 76,
 81-82, 84-85, 87, 103-104,
 117, 127, 136, 140, 164,
 232
 Grill Federico, 69
 Grima, famiglia, 61
 Griscom Lloyd C., 78
 Gualino Riccardo, 102
 Guerrero, famiglia, 51, 112
 Guidoboni E., 7
 Haggard Vernon, 135, 140,
 142, 180, 190, 192
 Haldon lady, 216
 Hallam Thomas, 51, 57
 Hanning-Lee V.A.E., 23
 Haselden George, 169
 Hawkins H.W., 87, 116
 Hendrie Hamilton Alexander,
 61, 66
 Herstlet G.E.P., 73
 Heynes, famiglia, 78
 Heynes James B., 64, 77-84,
 88, 90, 95, 97, 106, 161-163,
 197, 210, 211
 Heynes Lilian, 89
 Hichens Robert, 216
 Hilary John H., 61
 Hilary Thomas A.J., 61
 Hill Mabel, 216
 Hobsbawm Eric J., 61
 Holme R.H., 216
 Hood Alexander, duca di
 Bronte e Maletto, 34, 86, 216
 Hopkins, famiglia, 62
 Hopkins Edward, 62
 Hopkins Richard/Riccardo,
 62-63
 Hopkins Samuel, 62
 Huleatt, famiglia, 79
 Huleatt Charles H., 30, 64,
 185, 197
 Hume J.T., 174
 Hyerace Luigi, 58
 Ilardi Ernesto, 43
 Ilardi, famiglia, 45
 Ingham Benjamin, 57
 Inglese, 42
 Inglefield F.S., 180-182, 189
 Inglis-Douglas, 147-148, 197,
 215
 Jullian Elie, 36
 Kemp-Welch I.H., 48
 La Corte Cailler Gaetano, 63,
 68, 115
 La Corte Cailler Giovanni, 48
 Landsowne, marchese di, 72
 Langley W., 52, 80, 85
 Lante, duca di, 149, 194
 Lanza di Scalea Francesco,
 118
 Lascelles Gerald Claude, 73
 Laubeuf A.M., 17
 Lella A., 97, 99
 Le Marchant E.R., 19, 23, 25,
 27, 135-138, 159, 177-178,
 182
 LeRoy-Lewis H., 105-106
 Licata Glauco, 24, 29
 Lo Curzio Massimo, 9
 Lo Faro Domenico, 114
 Lo Sardo Francesco, 93
 Lovatelli G., 74
 Lowe Emily, 64
 Lowe William Alfred, 50
 Luard John S., 140-141, 182,
 190, 192
 Lupton Stuart K., 134-135,
 151, 171, 186
 Luzzatti Luigi, 105, 119
 Macbean Reginald, 48, 52, 73,
 84-85
 MacDonald Mary, 24, 133,
 160, 162, 211
 MacKenzie Joseph Duke, 118
 Mahon, 132, 186
 Malcon Khan, contessa di,
 218
 Mandile, generale, 203
 Manganaro Vincenzo, 48
 Manneking, 194-195
 Marangolo Adolfo, 74
 Marcellini A., 7
 Marchese Giovanni, 102
 Martino Antonino, 99
 Matthey, famiglia, 61
 Mazza Francesco, 82, 87, 89,
 94, 163, 195-198, 202-204,
 207, 218, 228
 Mazzitelli Achille, 204, 220
 McFarlane John, 104
 McKenna Reginald, 31
 Meli Giovanni, 62
 Mellows Joseph, 118
 Mercadante Francesco, 8, 41
 Micciché Giuseppe, 91, 93
 Micheli Giuseppe, 94
 Mioni A., 96
 Mirabello Carlo, 27, 182, 185,
 189, 196, 207
 Mitchell Ernesto Giuseppe, 62
 Mitchell, famiglia, 62
 Mitchell John, 62
 Mitchell Richard, 62

- Molonia Giovanni, 11, 41, 115
 Moore Frederick H., 62
 Morgan C., 105
 Morrison James, 80
 Morrison William Alexander, 80, 85
 Nathan Ernesto, 59, 92, 97-98, 108, 111
 Needham, famiglia, 61
 Nicholson sir Richard, 71
 Niesigh, 215
 Oates, famiglia, 45, 57-58, 61-62, 67, 79, 109
 Oates George Edward, 46, 50, 68, 84, 216
 Oates Herbert, 68
 Oates Walter, 74
 Ogston Alfred James, 53, 73, 75-76, 79, 173-174
 Oliva G., 59
 Orteca Piero, 44
 Orwell George, 39
 Oteri A.M., 8
 Padgett Frank L., 74
 Palermo Di Stefano R.M., 8
 Papandrea Carmelo, 112
 Papandrea Letterio, 112
 Parlato-Hopkins, 173
 Patanè Mazzullo Carlo, 102
 Peirce, famiglia, 43, 45, 58, 62, 67
 Peirce Carlo, 69-70
 Peirce Giovanni, 69
 Peirce George, 42, 83, 95
 Peirce William Henry, 41
 Peirce William/Guglielmo, 42-44, 58, 70, 83
 Perkins R., 8, 18, 20-21, 36
 Perrini Alessandro, 11
 Petri R., 96
 Petrina Nicola, 91-92, 95
 Phillips Arthur F., 86, 105-106
 Picciotto, 99
 Pignatorre George M., 71
 Pilo Rosolino, 69
 Pironti Alberto, 97
 Pitts, famiglia, 61
 Placanica Augusto, 7
 Pollio Alberto, 97
 Pollitzer, 101
 Pompeiano Daniele, 92
 Pooley Sinclair, 115-116
 Poppleton, famiglia, 61
 Poppleton Richard, 60
 Poppleton Thomas, 60, 69
 Portovenere, 99
 Prescott Ditchfield Ethel in Ogston, 75
 Prinetti, 20
 Pugliatti Vincenzo, 43
 Pugliesi Vincenzo, 118
 Rennell Rodd James, 15, 20, 30, 32-34, 47, 77, 84, 88, 97, 103-104, 117, 120, 132, 135, 139, 144, 148, 153, 155, 162-164, 188, 193, 232-233
 Riccobono Franz, 43
 Richards Joseph, 60
 Richards William, 60
 Rickards Edward, 67
 Rickards, famiglia, 61-62
 Rickards George Henry, 62
 Rickards Hector, 67
 Rickards Richard Henry, 62
 Rivers, 192
 Rogers Francis, 35
 Romeo Rosario, 58
 Ross, famiglia, 61-62
 Rowlett Emma Isabella, 88
 Rowlett, famiglia, 61-62
 Rowlett George, 50
 Rowlett Henry, 50
 Rowlett John, 50
 Sabatelli Nicola, 191
 Saccà Francesco, 116
 Sammartino, 99
 Sanderson, famiglia, 57-58, 61-62
 Sanderson Robert William, 62-63, 74
 Sanderson William, 57, 62, 65
 Sanderson William Robert, 62, 64, 74
 Sarauw Charles, 84
 Sarauw Gertrude in Trehwella, 84
 Sarauw William/Guglielmo, 46, 187
 Scarfoglio Edoardo, 15
 Sisci Rocco, 51
 Shakespeare William, 123
 Shaw-Hellier T.B., 216
 Siemens, 218
 Simonetti, 42
 Skinner Charles, 50, 57, 75
 Skinner William, 50, 82
 Skinner Thomas, 61
 Smith, 75
 Sofio, famiglia, 62
 Sofio John, 84, 102
 Solbiati R., 7
 Sonnino Sidney, 119
 Sottilaro Francesco, 114
 Spataro Antonio fu Pietro, 48
 Spini Giorgio, 68
 Stringher Bonaldo, 97, 113
 Sabatelli Nicola, 191
 Sutcliffe, 180
 Tarantin, 15
 Tarditi Cesare, 204
 Taverna Rinaldo, 97
 Teano, principessa di, 226
 Thomas Frederick H., 64
 Thomas W.O.J.D., 62
 Thurburn John, 62
 Thurburn M., 62
 Titterton, 192
 Tittoni Tommaso, 54
 Taveucci Luigi, 68-69
 Toscano Giuseppe, 91-93
 Towsey J.H., 88
 Trasselli Carlo, 58
 Trehwella Percy, 216
 Trehwella Robert, 84
 Tricomi Chemi Gaetano, 44
 Trinchieri Adriano, 93, 95
 Trinità, conte di, 149, 194
 Triscari Dionisio, 11
 Trombi, colonnello, 125, 193
 Turner, 216
 Vadalà Giuseppe, 71-74, 76, 85
 Varnier Michael Eyre, 87
 Viale Leone, 26, 183-184, 195, 197, 207
 Vinci Vincenzo, 99
 Vitale Antonio, 89
 Vittorio Emanuele III di Savoia, 27-28, 69-70, 106, 128, 137-138, 142, 149-150, 180, 182-183, 186, 188-190
 Wake Drury S.A., 28, 132, 134-136, 138-139, 171, 182-183, 185-186, 195, 222
 Walrond Humphrey Charles, 117
 Walter, 46, 50
 Walzer George Edward, 46
 Warner F., 51
 Watson David, 61
 Way G., 74
 Whitaker, famiglia, 57
 Whitaker Joseph, 57, 62
 Wilkinson Paul, 73-74
 Wilson J.W., 8, 18, 20-21, 36
 Wood Frank, 50, 82
 Worlsworth William, 123
 Wörsdörfer Rolf, 45, 66-67, 70, 91, 115
 Wyndham, 118
 Zagami P., 74
 Zagarella Attilio, 114
 Zagarella Teresina, 114

ELENCO DITTE BRITANNICHE

- Anglo-Sicilian (the) Construction Company Ltd.
(London) 115, 117-119
Arthur A. Barrett & C., 62
British South African Explosive Co., 53
Bookless Brothers, 49, 89
Brooke & Prudentio (Bristol), 48
Belfast Banking Company, 117
Cailler Walker & C., 53
Cockerill Universal, 50
Continental Union Gas Company (London), 61,
89, 105
Cooksey & Co., 49
Curtis (London), 50
De Pasquale Barrett & C., 41
Docchi ed Olone, 49
Eastern (the) Telegraph & Co., 104
Eduardo Oates e nipoti, 45
English Store (the), 60
F.C. Gooding & Co. (London), 49
Frank, Strik and Co. (London), 72
Fruit (the) Juice Company Ltd., 48
G.C. King (Bristol), 48
Greenmount Spinning Co. Ltd. (Dublino), 48
G.T. Symons and Company, 116
Hamilton & C., 61
H.W. Hawkins, 103
I. & V. Florio (Palermo), 74
Invention (the), 101
John Bennett Lawes & C. Ltd., 49
John Heathcoat & C. (London), 46, 51, 61, 66,
89, 109, 112-114
John Macey (Bristol), 48
J. McManus & Co., 103-104
James Morrison & C., 80
John Rowlett & Co. Ltd. (London), 49-50
John Sofio & C., 43, 53
J. & W. Bush, 49, 52
J. & W. Stewart (Belfast), 116-117
Lloyd's (London), 39, 42, 46, 72, 75
Mellows Co. (London), 116-117
Motnocrete Limited (Cheltenham), 101
Morrison Pinkerton & C. (Messina), 80
Muolhouse, 49
Nascio Aveline & C., 53
Oates & Carrara, 41
Oates & C., 46
Ogston & Moore (London), 62, 76
Palmer & Co., 49
Peirce & Becker, 74
Peirce Becker & Ilardi, 41, 43-44, 46
Peirce Brothers, 43, 84
Rickards Brothers (Messina e Genova), 67
Rober Iles & C. (London), 102
Sanderson W. & Sons, 56
Sanderson Barrett & C., 53, 62
Saver & Solm (Suhl), 50
South Western Steam Joinery Company Ltd
(Gosport), 101
Stevenson & Howell, 80
Thomas Dyanson & Co., 49
Ulster Banking Company, 117
Union of London & Smiths (London), 117

(compagnie di navigazione)
Alfred Leming & C. Line (London), 43, 46
Anchor Line, 46, 87
Anglo-Algerian Steam Ship Navigation
Co. Ltd., 71
Bailey & Leitham Line, 46
Burns & MacIver, 45
Cunard Line (London), 46
Dominion Line, 46
Frederik Leyland Line (Liverpool), 46
General Steam Navigation Co. Ltd.
(London), 46
International Line, 43, 46
London Line, 46
Mediterranean & New York Line, 46
Oriental Line, 46
Peirce Becker & Ilardi", 41, 43-44, 46
Peirce-Parodi (Genova), 44
Robert M. Andrew & C. (London), 45
Wilson Line (Hull), 45-46, 49
Z Line (Liverpool), 46

Stampato nel 2005 presso
LA GRAFICA EDITORIALE
Edizioni Di Nicolò
Poloartigianale Lardereria Capannone 1
Messina
Tel. 090 730919 - Tel./Fax 090 730462



Certificato n. 8377