

vono soprattutto per garantire il rifornimento dei centri abitati siciliani e in particolare di Messina e di tutto il suo territorio, comprese anche alcune propaggini calabresi, e delle isole come Lipari o Malta. Ovverosia di tutti quei territori che, per scelta economica o per condizionamenti orografici, non producono il grano sufficiente ad alimentare la popolazione all'interno delle mura cittadine. Infatti, le 24000 salme che escono dalle fosse granarie del caricatore di Catania, hanno come destinazione Messina e le Calabrie.

La mappa dei caricatori,³²⁹ che si ricava dai dati contenuti nella Tabella 35, rende ancor più evidente la diversificazione strutturale delle due aree che caratterizzano la Sicilia nelle sue due aree, occidentale ed orientale, la prima che trova il suo punto di forza nel grano e la seconda nella seta.

Un'altra riflessione da farsi, leggendo i dati della Tabella 35, è legata al fatto che dall'esame della stessa si percepisce

³²⁹ ASP, TCO, vol. 198, c. 561r. Certamente la gestione dei caricatori dà la possibilità agli ufficiali ai quali è affidato il controllo di operare dei favoritismi e, soprattutto, favorire degli illeciti arricchimenti. I capitoli del maestro portulano dettano precise norme da rispettare al fine di garantire sia i conferenti il grano sia i mercanti affinché la qualità e la quantità del grano fosse puntualmente certificata. Ricordiamo, come esempio, l'indagine svolta dai Visitatori nei confronti di Federico Bonafede viceportulano di Termini, dalla quale emergono i meccanismi attraverso i quali si perpetrano le truffe. "Di quisti capi cum quilli di più chi si scopriranno hanno di essiri processati li officiali suspensi et quillo chi di più serrà trovato. Fiderico Bonafide viceportulano di Termini 1) Che per fari recipiri certa quantità di formento chi innanti havia refutato per malo recipio quindichi scuti et tinni modo di mandari mustra di formento bono a lo officio di maestro portulano a zo chi si recepissi. 2) Che per fari recipiri formento non bono recipio tri salmi di formento. 3) Et altra volta per chi lassassi extrahiri certa quantità di formento vecho non recepibili cum novo et bono recepio dui unzi. 4) Chi dissimulava et conchedia ad uno magasenero chi recepissi più summa di formento di quillo chi havia dato plegeria per dinari et formento chi li dava. 5) Che recipio certa summa di dinari per lassari miscari et extrahiri certa quantità di formento bagnato et nigro. 6) Che si ha servuto di alcuno formento di quillo che si deposita per vecho ancor chi dipoi lo pagava. 7) Che domandava dinari prestati ad alcuni mercanti et magaseneri et per tenirilo favorabili chi li prestavano et di poi alcuni ancor chi chi li domandaro non li pagava. 8) Si ha piglato più dritti di li taxati per li capituli di lu officio di maestro portulano.

meglio che la fine del secolo XVI è caratterizzata dall'aumento del peso del consumo interno rispetto alla richiesta dei mercati esteri. Infatti, i caricatori che all'inizio del secolo lavorano soprattutto per l'estero, negli anni '80 vedono sempre più crescere l'aliquota destinata al mercato interno. I dati relativi ad Agrigento sono particolarmente significativi: dal 1500 al 1552 la componente delle spedizioni di grano "infra Regno" è del tutto trascurabile (48 salme contro 53663 nel 1500, 500 salme contro 82795 nel 1552), mentre nel 1588 diventano sempre più consistenti toccando le 28770 salme contro le 62152 per l'estero.

Un mercato, quindi, di cui si percepisce nelle sue grandi linee il cambiamento senza che siano stati studiati ed approfonditi i singoli mutamenti. Certamente, nel cinquecento, il grano siciliano, avendo precluso il mercato nordafricano, cerca nuovi sbocchi superando le colonne d'Ercole ed inserendosi sulle rotte atlantiche che servono il Portogallo e, persino, le isole Canarie. Il dato emerge da un sondaggio effettuato sui fondi archivistici notarili utilizzando alcuni specifici tipi di contratto³³⁰ quali: le assicurazioni delle merci spedite, i noli

³³⁰ Questi dati sono tratti da una ricerca sulle assicurazioni che ho in corso dalla quale emerge un quadro molto articolato di come funzionasse la piazza di Palermo, dove è possibile effettuare qualsiasi tipo di assicurazione oltre a quelle tradizionalmente legate al trasporto marittimo. Ad esempio si è ritrovato un contratto che potrebbe essere considerato come una vera e propria assicurazione sulla presenza in un certo luogo ad una certa data sotto forma di "scommessa". ASP, ND notaio Ruggeri Giovan Giacomo vol. 3580 Palermo, 28 novembre 1531, ind, V. Iohannottus Cros e soci assicurano per ducati 100, Bartolomeo Rocca, mercante catalano, seconda la forma seguente: "Lo magnifico Bartholomeo Rocca mercanti Cathalano di sua raxoni o di altri qualsivoglia spettanti a qualsivoglia persona si fa assicurari sopra certo interesse seu risico lo quali interesse seu risico ipso Bartolomeo assicurato o a lui spettassi non sia tenuto ne debba essiri costretto ne ante ne poi lo pagamento... in quisto modo videlicet lu dicto magnifico Bertolomeo dicto nomine teni chi di iza ad anni chinco da hogi innanti da cuntari et infra ipso tempo quancumque ipso magnifico Bartholomeo mediante lu adiutorio divino si ritrovirà in la chità insigni di Barsalona et in ditta chità et qualsivoglia loco di lo principato di Catalogna farrà residencia et dimura per anno uno continuo et completo itachi venendo dicto casu chi dicto magnifico Bartolomeo infra dicto termino di anni chinco si ritrovassi in ditta città di Barsalona

delle navi, le assicurazioni concernenti le stesse imbarcazioni ed i cosiddetti cambi marittimi ovverosia dei prestiti richiesti dal capitano della nave al fine di potere avere il denaro necessario per il viaggio. In questi contratti sono, di solito, indicati i porti nei quali si deve caricare la merce e quelli di destinazione. Dati importanti per quantificare: il premio dell'assicurazione, il costo del nolo strettamente connesso alla distanza che la nave deve percorrere, oppure il luogo dove è tenuto a restituire il prestito richiesto per l'armamento della nave. In particolare le assicurazioni rappresentano una fonte, spesso trascurata, molto importante per una migliore comprensione del funzionamento del mercato. Palermo e Messina sono le principali piazze dove i mercanti, nel momento in cui devono spedire le loro merci, possono stipulare contratti di assicurazione. Il tramite tra il mercante e gli assicuratori,³³¹ è costituito dal "mez-

na et in quilla seu loci di lo ditto principato di Cathalogna facissi dicta residencia et dimura per anno uno et completo in tal caso ditti assicuratori siano tenuti et per virtuti di la presenti si obbligano li ditti summi per loro assicurati dari et pagari a ditto magnifico Bartholomeo o a persona legitima per ipso in dinari contanti in quista città di Palermo verificato lo ditto caso incontinenti ad omni sua simplici requisizioni... et casu chi lo ditto magnifico Bartolomeo infra dicto termino, di anni chinco non si ritrovassi in dicta chita di Barsalona ne fachissi dicta residencia per dicto anno comu è ditto di supra in tal caso ditti assicuratori non siano tenuti a cosa alcuna ymmo si intenda haviri guadagnato lu prezo di ditto risico".

³³¹ Oltre ai singoli mercanti vi sono sulla piazza palermitana anche società il cui specifico fine sociale è proprio quello di stipulare assicurazioni. Ricordiamo, ad esempio (ASP, ND notaio Ruggeri Giovan Giacomo vol. 3580 Palermo, 20 settembre 1531, ind. V) che "il Magnificus Antonius Perese, Cuntator Officii Sancte Inquisitionis huius regni (Sicilia), da un lato e i magnifici Lucas Velar e Iohannes Manes Olivelles dall'altra, costituiscono una società dalla durata di un anno in "assecurando quascumque personas et universitates super quibus vis risicis et generibus risicorum ubique susceptis et subsciendis cum quibuscumque navigiis quattris vel latinis cuiuscumque portatus patronizzatis vel patronizzandis per quascumque personas conductis et conducendis quocumque et super corpore et naulis quorumvis navigiorum tam ad viagia quam ad tempus". Trascorso detto anno Luca e Giovanni possono, per otto mesi, investire tutti i lucri che deriveranno da tale società, nell'acquisto di panni o di altre mercanzie da vendere in contanti. Trascorso un anno ed otto mesi "teneatur facere computum et deductis sorte principali et omnibus expensis legitime faciendis et occurrentis, id

ziano" il quale è un esperto tecnico di assicurazione³³² con il duplice compito di mediatore e di garante fra l'assicurato e colui il quale sottoscrive in tutto o in parte l'assicurazione che può essere tanto un singolo quanto una società. Da questi atti emerge il quadro complessivo degli approdi verso i quali defluisce il grano siciliano: Alicante, Amalfi, Barcellona, Cadice, Canarie, Gaeta, Genova, Gibilterra, Lisbona, Livorno,

quod, dante Domino, fuerit lucratum teneatur inter se dividere terciatim videlicet quolibet ipsorum sociorum habere debeat unam integram terciam partem". Luca e Giovanni promettono di tenere regolarmente i libri ordinari e i quinterni. Sopra i lucri pargheranno terciatim o. 4.10 alla maramma della confraternita di Santa Maria de Porto Salvo. Compagnie d'assicurazione sono presenti anche su altre piazze europee quale quella di Ragusa (cfr. A. e B. TENENTI, *Il prezzo del rischio. L'assicurazione mediterranea vista da Ragusa: 1563-1591*, Roma, 1985, p. 177).

³³² C. SCHWARZENBERG, *Ricerche sull'assicurazione marittima a Venezia. Dal dogado di Pasquale Cicogna al dogado di Paolo Renier*, Varese 1969, p. 72. La figura del "mezzano di sicurtà" è presente nella piazza di Venezia sin dal '400 prima come mediatore poi anche come garante. "Come mediatore il suo obbligo consisteva nel mettere in relazione due o più parti interessate per la conclusione di un contratto di assicurazione marittima, senza legame di dipendenza con alcune di esse, ed acquistando, se l'affare si concludeva per effetto di questo intervento, il diritto alla provvigione. ... Successivamente, alla polizza del sensale si conferì il valore giuridico di titolo esecutivo". Nella Loggia di Palermo, il centro degli affari della piazza di Palermo dove i mercanti si incontrano per trattare i loro affari, sono presenti diversi "mezzani" di assicurazioni ricordiamo: Battista de Furnari e Guglielmo Furnari, certamente mercanti di origine maiorchina, e Michael Angelo Liparioto, cittadino di Palermo, (ASP; TCO, b. 147, Palermo, 15 giugno 1556, indizione 14). In Sicilia il ruolo del "mezzano", come si rileva dalla lettura degli atti notarili, è essenzialmente quello di mediatore, come anche del resto a Napoli, in quanto non è partecipe necessario del negozio, ma si limita a ricercare sulla piazza mercanti disposti ad assumere il rischio secondo le condizioni indicate nella polizza che è stipulata con atto pubblico redatto per mano del notaio. Citiamo come esempio il contratto di assicurazione stipulato il 7 marzo 1531 (ASP, ND notaio Ruggeri Giovan Giacomo vol. 3580, c. 649v.) con il quale 17 mercanti, pro quota, assicurano un carico di frumento del valore di o. 706.20 da imbarcare a Licata per conto dei mercanti portoghesi Nuyneo Alvares et Rodorico Gomes. In tale atto si specifica qual'è il ruolo del "mezzano" in quanto si annota che prezzo dell'assicurazione, fissato nel 7%, è stato pagato agli assicuratori da parte dei predetti Alvares e Gomes per mano di Guglielmo Fornari, pubblico sensale, per banco Perotti Torongi e soci.

Malaga, Malta, Napoli, Nizza, Ragusa, Rapallo, Salerno, Siviglia, Tangeri, Valenza, Venezia, Viareggio. Dal sondaggio effettuato su questo tipo di contratti emerge anche che esiste un mutamento del contesto che caratterizza il mercato verso il quale s'indirizzano le esportazioni fuori Regno del grano siciliano, rispetto a quello medievale. La novità sta nell'apertura delle rotte verso l'atlantico, verso mercati quali quello portoghese, grazie alla presenza di nuovi vettori, quali i baschi³³³ o i biscaglinoi, che insidiano con le loro capienti navi a vela quadra il predominio della marineria catalana o genovese.

5.3 Un'analisi dei costi

Un estratto della contabilità di un mercante genovese, Giovan Battista Lercari, ci permette di potere determinare con precisione tutti gli elementi che concorrono a definire il costo della spedizione di una partita di frumento dal momento in cui è acquistata sul mercato siciliano sino al suo imbarco sulla nave destinata a trasportarla. Si è preferito trascriverlo integralmente giacché, data la penuria negli archivi siciliani di documentazione archivistica proveniente da mercanti o da altri operatori economici privati, è la

³³³ ASP, ND notaio Ruggeri Giovan Giacomo vol. 3580. Fra le diverse decine di atti che si riferiscono alla presenza nei porti siciliani di nave comandate da baschi citiamo il seguente: Palermo, 7 novembre 1531, indizione 5. Pietro de Mena, Lipusquanus, cioè originario del porto di Guipuzcoa posto nelle vicinanze di San Sebastiano, capitano della nave la Maddalena di portata di salme duemila dichiara di avere ricevuto da Carlo Galletti, cittadino di Palermo, ducati d'oro 986 (d. 136 contanti e d. 850 per banco Perotto Torangi e soci) "ad cambium" da restituire nelle seguenti località: nel Regno di Valenza, in qualsiasi luogo dell'Andalusia, nel Regno di Portogallo, nella provincia della Galizia o nell'isola della Grande Canaria. La restituzione avverrà nel luogo dove scaricherà la maggior parte del suo carico di frumento che deve imbarcare, per conto di Perotto Torangi e soci, nel caricatore di Licata per i sopraddetti luoghi. Per maggiore garanzia il capitano si impegna, a sue spese, di assicurarsi "super corpore et naulis dicte navis". Il nolo da pagarsi per il trasporto del carico affidatogli da Perotto Torangi e soci si può trattenere dall'ammontare del predetto cambio

prima analisi puntuale dei costi connessi al commercio internazionale del grano.

Palermo, 1531, ind. 5, marzo 9³³⁴

Estratto su istanza di Stefano Cattani, mercante genovese, procuratore di Giovan Battista Lercari mercante genovese, e di Jaymo Forner mercante valenziano, "ex quibusdam originalibus partitis frumentorum predictos magnificos Iohannem Baptistam et Jaymum emptorum pro compoto magnificarum Petri Domanec et Pauli de Torres pecuniarum solutarum et expensarum factarum pro dictis frumentis descriptis et annotatis in quoddam quaternione nominato cartularium excontinuatibus sub nomine Iohannis Baptiste Lercharii et Yami Forner anni domini 1530 et existentibus in foliis viij et xiiij".

Iesus 1530

A di 25 di novembre, formenti salme 3485 caricate in Xacca cioè salme 1050 sopra la barcha de Ernardo de Ronda biscayno; salme 900 sopra la barchia de Joan Martines nisardo; e le restante salme 1535 sopra lo galeone patronizzato per Nicolò Sardo per Valencia per conto di misser Pietro Domenec et Paulo Torres per il partito per loro et compagni facto con la città, per il costo di salme 1600 comprate da Vincenzo de Poggio et compagni a tr. 26.15 la salma come appare a li atti di notaro Iohan Iacobo Rogerio a conto loro o. 1426.20

Et più a 28 ditto, per salme 200 comprate da Antonio Rog ad tr. 28 como appare a li atti di ditto notaro al banco de Xirota o. 186.20

Et piu a di detto per salme 310 comprate da Arias del Castiglio a detto precio como appare a li atti de detto notario a ditto banco o. 289.10

E più a di 9 di genaro 1531, per salme 500 comprate da Iacobo Promontorio e Andrea Pallavicino a tr. 25 1/2 como appare a li atti de detto notaro a conto de Iohan Baptista nostro o. 425

Et più a di 10 detto per salme 875 comprate da Battista e Isnardo Cattanei a tr. 25 como appare a li atti de notaro preditto a conto de Iohan Baptista nostro o. 729.5

Et più a di detto per Luis Camarena per li menuti ordinari per ipso pagari al caricatore ad tr. 1.2.4 per salma sopra ipse salme 3485 o. 133.19.14; et per costo di tre tomoli signati o. 1.15.6; per alcune spese minute et protesti o. 1. 6.5; per un correro mandato a Palermo

³³⁴ ASP, ND, Notaio Ruggeri Giovan Giacomo vol. 3580, c. 672v. e sgg.

o.—.14; et per spese facte di andare aretornare de Xacca o. 1.8 in summa a conto di Luys Camarena o. 136.3.5

Et più a di detto per le grana 13 de baroni si pagano a lo officio de Maestro Portolano sopra dette salme 3485 cioè gr. 4 de lo illustrissimo signor Vicerè, gr. 1 del Arcenale de Messina, gr. 1 del condam Simone Vitelino, gr. 4 del marchese di Deniea, gr. 1 di Antonio di Mezavilla, gr. 1 di Iohan Franco Baxili et gr. 1 di donna Caterina Barresi et Speciali a conto di spese diverse o. 75.15.5

Et più a di detto per la Regia Corte per la tratta ordinaria et novo imposto a tr. 32 per salma sopradette salme 3485 a conto di la Regia Corte o. 3717.10

Et più per la tratta ordinaria et novo imposto sopra salme 50 manco caricate de la summa de salme 3600 quale si siamo obligati a la Corte pagare, extrahendo o non extrahendo, che il resto havemo havuto forma extrahere quale partita hanno di recuperare in Valencia tanto de Ernando de Ronda quanto da Nicolò Sardo patroni per li formenti manco per loro caricari de quello erano obligati per contratto como appari per li protesti alloro fatti in Xacca per Luis Camarena e mandati a conto di la Regia Corte o. 53.10

Et più per Luis Camarena per ducati 12 se li pagano per spese per lui fatte de Valencia quale dice li sono stati promessi a conto suo o. 5.6

Et più a di detto per pagioi pagati o. 12 ad tr. 10 per cento mezza di compra de epsi salme 3485, ad gr. 1 per salma, o. 5.24.5; contracti ad tr. 1 per cento o. 1.5; meczania del nolegio de salme 2700 ad gr. 1/2 per salma o. 2.7.10; per il notaro di li contratti de li nolegii ad tr. 1 per cento tr. 27; per tre provixione havute da Maestri racionali con il sigillo de la Corte directe al Mastro portulano per la extractione di frumenti o. 2.5; et per tre executorie havute dal maestro portulano o. 1.10; et per doy correri mandati a Xacca o. 1.6; e per littera di la Corte per far disimpedire da la città de Mesina la barchia de Ronda uno corero expedito per epso loco procure et altre spese o. 2.6; et più ducati 12 1/2 doro quali si pagano a Petro Almiragli per convegno cum epso facto de non procurare più tratte 500 prima per lui ottenute e a noi dopo concesse per la corte o. 5.12.10; sono in summa a conto spese diverse o. 34.13.5

Et più per costo de ducati 575 doro larghi di segurtà facte in Mesina per Petro Lomellino sopra formenti di lo galione constata a 8 per cento di premio et con le spese sono o. 21; et per costo di o.3151.20 di segurtà qua per noi fatta sopra ditto galeone de le quale o. 3051.20 ad 6 per cento e le restante o. 100 ad 8 per cento, o. 191.9; et per o. 2350 facte sopra li fromenti di la barchia di Ronda cioè o. 2216.20 ad 7 e le restante o. 133.10 ad 8, o. 165.25, como appare a li atti de notaro Iohan Tommaxo de Leta et di notaro Iohan Iacobo Rogero per mano

di Guglielmo Fornari meczano sono in summa o. 377.28 et compreze o. 9.5 per la meczania e mercede di lo notario ad gr. 1 per onza sopra o. 5500 qua fatte sono in summa a conto di segurtà o. 387.3

Et più per nostra provixione sopra o. 7465 ad 2 per cento a conto de nostre provixione o. 149.9

Fromenti per contra deveno havere 1531 a di 20 di gennaio nel costo cum tutte spese de ipsi s. 3485 como alincontro distintamenti appare carriche in Xacca per Luis Camarena sopra detti vaxelli in nomo del nostro Jaymo tantu per consignare in Valencia a misser Petro Domenec e Paulo Torres conforme a lo ordine loro tirato a debito di epsi misser Petro e Paulo senza preiudicio di quel si restasse ad anotare a conto loro o. 7615.4.15

Dalle indicazioni della contabilità emerge la complessa struttura organizzativa che è posta alla base del commercio internazionale del grano, la quale presuppone la presenza in Sicilia di mercanti - corrispondenti in grado di gestire tutte le diverse fasi che vanno dall'acquisizione del frumento da parte dei produttori sino al suo imbarco sulle navi per la spedizione, passando attraverso la concessione delle necessarie licenze di estrazione, le cosiddette tratte. I dati del conto, sintetizzati nella Tabella 36, danno la possibilità di procedere ad effettuare una analisi della composizione delle spese per la spedizione di salme 3485 di grano destinate a rifornire i granai della città di Valenza in Spagna.

TABELLA 36

**Analisi composizione spese per acquisto
partita di salme 3485 di frumento**

Componenti spesa	valori in onze	%
Prezzo grano	3056.25.00	40,14
Spese al caricatore	136.03.05	1,78
Imposte varie	3846.05.05	50,50
Spese diverse	39.19.05	0,52
Assicurazioni	387.03.00	5,08
Provvigione	149.09.00	1,96
<i>Totale</i>	<i>7615.04.15</i>	

Il dato principale che emerge dall'analisi è la rilevante incidenza - quasi il 51% - della fiscalità sulla composizione del prezzo finale. Un prelievo fiscale che si articola su diverse voci: tratta ordinaria, nuovo imposto, e grani dei baroni. Il costo del frumento assorbe il rimanente 40%. Tutte le altre voci incidono in modo marginale. Tra queste spese la più rilevante è quella relativa alle assicurazioni che rappresentano il 5%. Il nolo, invece, sarà pagato nel momento in cui il carico giungerà a destinazione, tenendo conto del fatto che il porto in cui scaricare potrà subire delle variazioni e, in conseguenza, il costo del trasporto varierà a secondo la distanza da percorrere. Ricordiamo, ad esempio, il contratto di nolo stipulato dai mercanti catalani Pietro Almirall e Raphael Morell con Giovanni Erbastante, in rappresentanza di Vincenzo "patrono" della nave Santa Maria della portata di salme 1300 (t. 29 circa), il quale s'impegna:³³⁵

- a caricare a Castellammare o, in alternativa, a Sciacca o a Licata salme 1100 di frumento;
- a navigare alla volta della città di Cadice oppure nel luogo detto Sancto Sebastiano vicino Cadice e da là mandare a sue spese un uomo con lettere degli stessi soci al proprio commissionario e aspettare due giorni per sapere se il frumento dovrà essere scaricato nella città di Cadice o in Siviglia o in qualsiasi altro "loco rivuli Sibilie usque ad forçadas Sibilie aut in Lisbona regni Portugalli aut in Magna Canaria";
- a fissare il nolo in tr. 13 per ogni salma imbarcata nell'eventualità in cui il frumento fosse consegnato in Cadice, prevedendo alcune variazioni nel caso in cui s'indicasse un diverso porto ed in particolare tr. 14 se il carico fosse consegnato in Siviglia, tr. 16 in Lisbona e tr. 19.10 nell'isola delle Canarie;
- a determinare che il pagamento del nolo avvenga in ducati d'oro larghi, computati a ragione di tr. 13 a ducato,

³³⁵ ASP, *Ibidem*, Palermo, 6 novembre 1531

nel luogo in cui sarà scaricato il frumento. Se consegna a Cadice o a Lisbona, il pagamento sarà fatto entro 12 giorni, negli altri luoghi entro 8 giorni, nelle Canarie entro 20 giorni specificando che, se per navigare verso le Canarie sarà necessario prendere un pilota, la spesa sarà ripartita ponendo una terza parte a carico del patrono della nave e le rimanenti due terze parti ai soci; a ripartire il nolo in quote nel caso in cui il carico dovrà essere scaricato per frazioni in porti diversi;

La rilevanza del peso dell'imposizione fiscale non incide soltanto sulla determinazione del prezzo finale all'esportazione ma condiziona anche il funzionamento dell'intero mercato del grano. Come emerge dalle grandi inchieste effettuate dai Visitatori volute dal sovrano spagnolo, si costituisce uno stretto rapporto d'affari e di compiacente contiguità tra i vertici della burocrazia da un lato e i ricchi mercanti dall'altro. È stato evidenziato che i vertici burocratici della Regia Curia sono molto interessati, con partecipazioni in parte occulte, al commercio del grano e che intercorrono intese sotterranee con i mercanti nel momento in cui il Viceré determina l'ammontare del prezzo delle tratte oppure l'apertura o la chiusura delle esportazioni per fuori Regno dai caricatori favorendo, in tal modo, speculazioni rilevanti. D'altra parte il Viceré, per gestire al meglio il funzionamento del mercato del grano, ha necessità di avere come interlocutori i mercanti, rappresentanti degli interessi forti dei mercati stranieri, soprattutto genovesi. Questi sono gli unici ad avere le disponibilità finanziarie necessarie a condizionare profondamente il mercato. In primo luogo danno in prestito ai proprietari terrieri e ad i massari, sotto forma d'acquisto anticipato al valore della cosiddetta meta, le somme necessarie per la coltivazione del frumento; poi hanno la possibilità di versare al Maestro portulano i diritti fiscali occorrenti per acquisire le tratte d'esportazione. Con queste premesse diviene quasi impossibile rompere il monopolio ed i condizionamenti del mercato che la finanza genovese ha imposto, di fatto, alla Sicilia, impedendo l'accumulazione di

capitale, necessaria premessa per qualsiasi serio tentativo di fare decollare un coerente esperimento di "rivoluzione industriale" da parte di una classe imprenditoriale "siciliana".

Da quanto si ricava dalla analisi sviluppata dalla Tabella 36; alla città di Valenza ogni salma di grano acquistata sul mercato siciliano costa complessivamente o. 2.5.11. Tenendo conto di questo valore e conoscendo che le esportazioni per fuori Regno nel 1531 ammontano a salme 274246, possiamo calcolare che "l'affare del grano" in quell'anno ammonta complessivamente a circa o. 600000 delle quali circa la metà affluisce nella Tesoreria.

D'altra parte il Viceré, con l'ausilio della Sacro Regio Consiglio, non fissa arbitrariamente l'ammontare del peso fiscale da imporre sui cereali esportati, giacché la determinazione del "corso" della tratta³³⁶ è legata ad una vera e propria "scala mobile", la quale fa riferimento essenzialmente a cinque variabili: la produzione, il prezzo, la richiesta estera, il numero delle licenze di esportazione da mettere in vendita. Quindi l'amministrazione centrale, rappresentata dal Viceré e dai vertici della burocrazia, nel fissare il "corso" della tratta deve mediare e contemperare gli interessi dei grandi proprietari da un lato e dei mercanti - finanziari dall'altro. Questi ultimi esercitano una forte pressione sulla Regia Corte, non solo perché monopolizzano i flussi del commercio internazionale del grano ma anche dato che sono in grado di anticipare, grazie a prestiti ed anticipazioni, le somme necessarie a far fronte alle necessità di cassa. Una mediazione che deve tenere conto anche degli altri oneri fiscali imposti sull'esportazione granaria, quali il cosiddetto "nuovo imposto". Un meccanismo di controllo del mercato che passa attraverso sia la modifica del prezzo delle tratte e dell'ammontare del nuovo imposto, sia l'apertura o la chiusura delle esportazioni verso l'estero tramite i caricatori.

³³⁶ M. AYMARD, *Le blé de sicile cit.*, pp. 78-79.

L'attenzione rivolta dall'amministrazione centrale in merito a questi problemi può meglio percepirsi esaminando la Tabella 37 nella quale si riassume l'andamento dell'imposizione del cosiddetto "nuovo imposto" durante tutto l'anno indizionale 1545-1546, con l'indicazione dell'apertura e della chiusura dell'esportazione del frumento dai caricatori del Regno, premesso ai conti del Maestro portulano di quell'anno.

La lettura della Tabella 37 nella quale sono riportati gli interventi effettuati dal Viceré al fine di governare nel modo migliore i meccanismi che regolano l'esportazione del grano. S'interviene aumentando o diminuendo la pressione fiscale, aprendo o chiudendo i caricatori, selezionando anche il tipo d'esportazione con l'esclusione del frumento "nuovo" a favore dei grani delle raccolte degli anni precedenti ricorrendo, fra l'altro, alla diminuzione del nuovo imposto per spingere i mercanti ad acquistare il grano delle vecchie annate che rischia di deteriorarsi nelle fosse granarie dei caricatori e quindi smaltire un prodotto di qualità inferiore rispetto a quello del raccolto corrente. D'altra parte il mercato internazionale è governato da regole ferree legate al gioco della domanda e dell'offerta, le quali fanno sì che, nell'eventualità in cui il prezzo del grano in Sicilia superi una certa soglia, gli acquirenti non hanno più interesse ad acquistarlo anche a costo di dovere pagare a vuoto il nolo della nave. Un caso esemplare dalla cui analisi si possono meglio percepire le conseguenze legate ad una modifica del prezzo di mercato e dell'aumento della pressione fiscale che grava sulle esportazioni, è quello che ha come protagonista Martino de Narbato, "patrono" della nave Sancto Iacobo della portata di salme 1800, ancorata nel porto di Trapani, noleggiata dai mercanti Didaco Dies e Thome Rodrigues di Lisbona per caricare grano nei caricatori di Sciacca o di Licata. L'acquisto del grano è demandato al mercante - banchiere palermitano Perotto Torongi e soci, il quale successivamente lo deve spedire a Lisbona. Il mandato conferito al Perotto è sottoposto ad una condizione, inserita nel contratto di noleggio della

nave, con la quale si prevede che, nel caso in cui il frumento superi il prezzo di tr. 22 la salma, non si debba procedere all'acquisto pagando al "patrono" della nave ducati aurei larghi 150 "pro iure nauli de vacuo". Poiché, a causa del lievitare dei prezzi del frumento del nuovo raccolto e dell'imposizione di ulteriori tr. 6 per il "nuovo imposto" da parte della Regia Curia, il grano siciliano ha raggiunto il valore di tr. 32 la salma, si rinuncia all'acquisto oltre a richiedere ed ottenere da parte del "patrono" della nave il pagamento della predetta somma a titolo di rimborso.³³⁷

TABELLA 37

Declaratio novi imposti presentis anni (1545-46)³³⁸

Data	Valore	Note
Primo septembris	tr. 12	
x octobris	tr. 18	
xxvij octobris	tr. 24	
ultimo marcii	tr. 15	
xxj aprilis	tr. 10	
viiij mayi	tr. 16	et fuerunt clausa carricatoria
vj iunii	tr. 16	fuerunt aperta carricatoria pro furmentis veteribus tantum cum dicto novo imposto

³³⁷ ASP, ND, Notaio Ruggeri Giovan Giacomo vol. 3580, c. 500 v., Palermo, 24 gennaio 1531, ind. V. Il Torongi ed il "patrono" della nave si premuniscono contro ogni obbiezione da parte dei mercanti loro mandatari e, per giustificare il mancato acquisto e la corresponsione dell'indennizzo per il mancato carico, si muniscono di una dichiarazione fatta davanti ad un notaio da parte di alcuni esperti del mercato granario siciliano. Infatti, Carlo Galletti, cittadino palermitano, Jaymus Forner, mercante Valenciano, Guglielmo Fornari e Sigismundo Minarbeti "puplici prosenete huius urbis Panormi", a richiesta di Perotto Torongi, "puplici camporis" di Palermo, certificano che "qualiter a mense uno preterito hactenus et per aliquos dies ante et de presentis, frumenta nova recollectionis proximo preteriti in oneratorio Xacce e Leocate et quolibet eorum onerata et expedita, valuerunt et valent, communiter et generaliter, ad rationem tarenorum triginta monete huisu regni Sicilie et ultra singula salma frumentorum onerata et expedita et in presenciarum maiori precio valent et considerata augmentacione facta novo addito per Curiam inpositis dictis frumentis quod additum extat hodie ad tarenos sex pro salma".

³³⁸ ASP, TRP, vol. 748.

Data	Valore	Note
xviii junii	tr. 10	pro dictis furmentis veteribus tantum stantibus carricatoriis clausis pro furmentis novis
xiiij iulii	tr. 10	fuerunt carricatoria aperta stante dicto novo imposto tr. 10 pro furmentis recollectionis iij et iiij indicionis et pro furmentis reliquorum annorum precedentium solvendorum tr. 8
iiij augusti	tr. 16	tam pro frumentis veteribus quam pro novis
xxx augusti	tr. 20	

La lettura delle annotazioni, che si ricavano dalla lettura della Tabella 37, connesse alla modifica dell'ammontare del nuovo imposto ci fanno rilevare che i dati delle esportazioni non si riferiscono al prodotto di una sola stagione, vale a dire quello della raccolta dell'anno indizionale al quale si ascrive il conto del Maestro portulano, bensì tiene conto anche dei residui delle annate precedenti. Una riflessione della quale bisogna tenere conto nel momento in cui si esaminino i dati concernenti le esportazioni annuali del frumento dai caricatori, che devono essere letti, pertanto, in un contesto che tenga conto non dell'elemento annuo ma di quello che è il frutto di un'interpolazione almeno biennale.

5.4 Il cabotaggio

Il caricatore può essere considerato come il punto di scambio che permette il funzionamento di un sistema integrato di trasporto che collega i luoghi di produzione con quelli di consumo. In una regione, come la Sicilia, che non possiede un sistema viario in grado di potere supportare il passaggio dei carri e non ha fiumi navigabili, si ha la necessità di strutturare i trasporti in modo da coniugare il Regno del mulo con quello della barca. Nelle fosse del caricatore arrivano le "retine" dei muli carichi di grano prodotto nelle masserie dell'hinterland che, in seguito, sarà riversato nelle stive delle imbarcazioni per raggiungere i mercati di consu-

mo. Il caricatore, tranne casi particolari, non è un vero e proprio porto dotato di banchine alle quali i natanti possono attraccare bensì nient'altro che una spiaggia attrezzata e ridossata dai venti dominanti. Il carico e scarico del grano differisce a secondo del tonnello delle imbarcazioni utilizzate: quelle più grosse ancorano in rada e utilizzano il supporto di barche che vanno e vengono dalla spiaggia trasportando i sacchi pieni di frumento da svuotare nelle stive;³³⁹ nel caso d'imbarcazioni di tonnello più contenute le operazioni si portano a termine dopo averle alate sulla spiaggia, utilizzando eventualmente argani di legno, in modo da poterle caricare e scaricare con maggiore comodità. Un'annotazione in un registro dei conti del portulano, ci offre la riprova che quest'uso è diffuso anche in Sicilia. Infatti, il 24 ottobre 1552, accanto ad una partita per "infra Regno"³⁴⁰ si annota che sono state caricate nel caricatore di Termini, con destinazione Lipari, salme 80 di frumento "cum barca Iacobo Galluffo quam barcam, cum voluisset patronus deducere in mari et ut vulgo dicitur volendola varari, si isfundau" e pertanto il frumento si scaricò e fu riposto nel magazzino.

Un elenco dei tipi d'imbarcazioni usate per il cabotaggio si può ricavare dall'esame dei dati riportati nei conti del portulano sulle estrazioni "infra Regno". Infatti, per ogni partita di grano esportato si annotano: la data di partenza dal caricatore, il tipo di barca, il nome del padrone, la quantità di cereale imbarcato e il porto di destinazione. Lo studio di questi dati rende possibile sia evidenziare un quadro

³³⁹ ASP, Miscellanea archivistica II, n. 571, c. 88r.-v. Capitoli del Maestro portulano. "Item chi li barcaroli li quali caricano li navi hayano tutta loro saccaria sana et ben cusuta et si da alcunu sinchi trovassi saccu alcuno ruttu oy scusutu lo viceportulano diga lacerari tali saccu et non carrichi supra la barcha si non per quanto haviria saccaria sana et siano li sacchi preditti larghi et longhi como è di costume et capano thumina chinco lo uno".

³⁴⁰ ASP, TRP, vol. 702. Computum administratione officii Magistri portulanatus regni Sicilie anni xj indictionis 1552 facte e geste per me don Aloyisium de Bononia eiusdem regni Magistri portulani, c. 261 r.

complessivo di come funziona il meccanismo della navigazione di cabotaggio che assicura il trasporto delle merci lungo le coste siciliane oltre al collegamento con le isole quali Lipari o Malta; sia valutare l'articolazione del tonnello di portata lorda del naviglio impiegato.³⁴¹ Per quanto riguarda quest'ultimo aspetto sintetizziamo un sondaggio effettuato sul conto del portulano del 1552,³⁴² dal quale sono emerse le seguenti indicazioni in merito sia alla denominazione del natante sia alla sua portata espressa in salme di grano imbarcato specificando, per comodità di calcolo, che 4,5 salme di grano, mediamente, corrispondono ad una tonnellata di peso.³⁴³

³⁴¹ F. C. LANE, *Le navi di Venezia*, Torino 1983, pp. 136-137. Il concetto che è sviluppato è quello che prima del secolo XIX non si poteva parlare di stazzatura di una nave ma soltanto di tonnello di portata lorda di una nave. "Prima che la determinazione del peso della nave, o del carico, si calcolasse in base al dislocamento, il peso del carico veniva determinato pesando o contando il numero di unità caricate... Misurando il carico massimo non a peso ma a volume si ottiene la misura della tonnellata di nolo.... Nei tempi antichi, e nel medioevo, si usava dichiarare la capacità di una nave in base alle unità del rispettivo carico effettuato. ... In tutta Europa le misure del grano venivano usate quanto quelle del vino nel determinare la capacità di una nave, ed erano l'espressione di un rapporto analogo tra il peso e lo spazio occupato. Il grano poteva essere versato nella stiva senza lasciare spazi vuoti come invece nel caso delle botti di vino, ma il suo peso specifico era di 0,75 rispetto allo 0,99 del vino". In base a questo ragionamento si determina la tonnellata di portata lorda usata per determinare le dimensioni di una nave. Cfr. anche P. BORZONE, *L'evoluzione dei sistemi di stazzatura delle navi in Liguria nel secolo XIX*, in *Studi di storia navale*, Albisola 1975, pp. 115-125. A Genova l'uso di misurare la capacità dei vascelli adottando la salma di Sicilia per unità, in uso sin dal medioevo, è abbandonato solo nel 1799. Sulla tematica della determinazione della stazzatura di una nave prima del secolo XIX si ricordano gli studi di: P. GILLE, *Jauge et tonnage des navires*, in *Le navire et l'Economie maritime du XV au XVIIIe siècle*, Parigi 1957; F. C. LANE, *Tonnages, medieval and modern*, in "The economic History review", vol. xvii, n. 2; M. MORINEAU, *Jauges et méthodes de jauge anciennes et modernes*, Parigi, 1966.

³⁴² *Idem*, passim.

³⁴³ Per cercare di stimare la portata delle imbarcazioni si è fatto riferimento al computo effettuato dal Di Pasquale per il quale una salma di grano corrisponde a quintali 2,244 (A. DI PASQUALE, *Alcuni aspetti statistico-sociali cit.*, p. 95. Il grano si computava in passato in salma, misura di capa-

barca da 33 salme a 170
 brigantino da 32 salme a 110
 fragata³⁴⁴ da 36 salme a 68
 luntro da 52 salme a 87
 grippio da 130 salme a 559
 navilio da 118 salme a 904
 nave da 413 salme a 1300

La prima cosa da rilevare è che, di là dalla denominazione con la quale s'individua l'imbarcazione, si possono distinguere principalmente due fasce di naviglio utilizzato: la prima che va dalle 33 alle 170 salme; la seconda che partendo dalle 118 tocca, con diverse articolazioni, le mille salme. Ne consegue che l'elemento discriminante tra le due classi nelle quali si articola la flotta utilizzata per i trasporti "infra Regno" è rappresentato dalla portata di 100 salme di grano.

L'esame diretto dei dati contenuti nei conti del Maestro portulano relativi all'imbarco ed alla spedizione del grano dai singoli Caricatori per "infra Regno" ci dà la possibilità di potere dimensionare, con una certa approssimazione, la struttura della flottiglia che la marineria siciliana impegna per supportare il cabotaggio, tessendo una fitta rete di collegamenti che s'integra con i trasporti terrestri e realizzando un equilibrio di funzionalità che sarà modificato solo alla fine del settecento e nei primi anni dell'ottocento, allorché la realizzazione di una rete di strade carrozzabili e la diffusione del carro producono una profonda trasformazione dell'intero sistema dei trasporti in Sicilia.³⁴⁵

cità corrispondente a litri 275,088844. Essendo il peso medio di un ettolitro di grano duro uguale a Kg. 81,6 (E. SERNAGIOTTO DI CASAVECCHIO, *La bromatologia*, Torino 1936, pag. 288) una salma di grano corrispondeva pertanto a quintali 2,244).

³⁴⁴ ASP, ND, notaio Ruggeri Giovan Giacomo vol. 3580, c. 513 v., Palermo, 1531, gennaio 27, ind. V, Bartolomeo Marco patrono nave, vende a maestro Battista de Libeni, calafato, "fragatam unam bancorum septem cum arbore et vela et ancore et quatuordecim remis et caldarono uno coquine" che riceve nel porto di Palermo per il prezzo di ducati 12.

³⁴⁵ A. GIUFFRIDA, *Il Regno del mulo. Viabilità cit.*

La prima considerazione che si può fare esaminando i dati, è che la struttura della flotta di cabotaggio si presenta in modo molto articolato con caratteristiche differenti a secondo del caricatore ai quali il naviglio fa riferimento.

I dati di alcuni sondaggi effettuati sui conti del Maestro portulano fanno meglio percepire la realtà quantitativa sulla quale si articola la flotta di cabotaggio siciliana, imbarcazioni che non trasportano solo grano ma anche le merci che non sono affidate agli itinerari terrestri.³⁴⁶

Per eseguire il sondaggio si sono schedati i dati concernenti le esportazioni effettuate dai singoli caricatori per "infra Regno", collocandoli in uno schema di ripartizione delle imbarcazioni per classi di portata indipendentemente dalla denominazione usata nel registro per definire il tipo del battello. Si sono sintetizzati nella Tabella 38 per ogni caricatore esaminato, nel contesto delle classi di portata delle imbarcazioni espresse in salme, il numero dei battelli, la percentuale di tale dato, la media delle portate, le salme trasportate e la relativa percentuale. Per meglio valutare queste informazioni si sono sintetizzati i dati concernenti la percentuale del numero delle imbarcazioni utilizzate nella Tabella 39.

³⁴⁶ Ad esempio da Cefalù si imbarca il legname da ardere necessario per i trappeti per la raffinazione dello zucchero, della costiera palermitana, oltre al sughero dei querceti delle Madonie. Cfr. A. GIUFFRIDA, *La produzione dello zucchero in un opificio della piana di Carini nella seconda metà del secolo XV*, in «La cultura materiale in Sicilia», Palermo 1980. ASP, ND, Notaio Ruggeri Giovan Giacomo vol. 3580, *ad diem*, Palermo, 11 giugno 1532, ind. 5, Giovanni Antonio Maglolo, della città di Cefalù, patrono della barca la Desperata di portata di cantara 240, ancorata nel porto di Palermo, vende a Carlo Galletti, cittadino di Palermo, tutto quel legno de suvari et ut dicitur de cantaro che la barca potrà portare da consegnarsi sulla spiaggia di Palermo dalla data odierna entro giorni 8 per il tempo che detta barca vada da Palermo a Caronia e ritorni. Il prezzo viene fissato in tr. 1.5 singolo cantaro.

TABELLA 38

**Imbarcazioni utilizzate per il trasporto del grano
"infra Regno" nel 1588 per classi di portata³⁴⁷**

Caricatori	Portate in salme		n° battelli	% numero	media portata	salme trasportate	% salme
	3	29					
Castellamare	3	29	-	-	-	-	-
	30	150	81	74,31	88	7178	40,41
	151	500	25	22,94	304	7613	42,86
	501	1300	3	2,75	990	2970	16,72
	1301	3500	-	-	-	-	-
			109			17761	
Sciacca	3	29	-	-	-	-	-
	30	150	39	40,21	109	4253	10,56
	151	500	40	41,24	298	11917	29,59
	501	1300	13	13,40	838	10893	27,04
	1301	3500	5	5,15	2643	13215	32,81
			97			40278	
Agrigento	3	29	-	-	-	-	-
	30	150	9	16,98	100	905	4,23
	151	500	31	58,49	300	9320	43,51
	501	1300	11	20,75	722	7945	37,09
	1301	3500	2	3,77	1625	3250	15,17
			53			21420	
Licata	3	29	-	-	-	-	-
	30	150	21	23,60	123	2594	10,47
	151	500	62	69,66	258	16027	64,72
	501	1300	5	5,62	563	2818	11,38
	1301	3500	1	1,12	-	3325	13,43
			89			24764	
Terranova	3	29	1	1,63	-	18	0,17
	30	150	28	45,90	108	3041	30,28
	151	500	32	52,45	218	6981	69,53
	501	1300	-	-	-	-	-
	1301	3500	-	-	-	-	-
			61			10040	
Agnone	3	29	1	5,00	-	18	1,20
	30	150	18	90,00	72	1301	86,79
	151	500	1	5,00	-	180	12,01

³⁴⁷ ASP, TRP, vol. 944, esportazioni "infra Regno" nel 1588.

Caricatori	Portate in salme		n° battelli	% numero	media portata	salme trasportate	% salme
	3	29					
Catania	501	1300	-	-	-	-	-
	1301	3500	-	-	-	-	-
	20					1499	
	3	29	5	2,07	20,6	103	0,46
	30	150	201	83,40	75,7	15219	68,67
	151	500	35	14,52	195,3	6838	30,85
Tusa	501	1300	-	-	-	-	-
	1301	3500	-	-	-	-	-
				241		22160	
	3	29	2	2,94	23	47	1,08
	30	150	66	97,05	64,7	4274	98,91
	151	500	-	-	-	-	-
Cefalù	501	1300	-	-	-	-	-
	1301	3500	-	-	-	-	-
				68		4321	
	3	29	1	11,11	-	17	3,67
	30	150	8	88,88	55	445	96,32
	151	500	-	-	-	-	-
Roccella	501	1300	-	-	-	-	-
	1301	3500	-	-	-	-	-
				9		462	
	3	29	2	8,69	15	30	2,02
	30	150	21	91,30	69	1450	97,97
	151	500	-	-	-	-	-
Roccella	501	1300	-	-	-	-	-
	1301	3500	-	-	-	-	-
				23		1480	

TABELLA 39

**Imbarcazioni utilizzate per il trasporto del grano
"infra Regno" nel 1588 per classi di portata.
Valori percentuali n° imbarcazioni³⁴⁸**

Portate	Castellamare	Sciacca	Agrigento	Licata	Terranova	Agnone	Catania	Tusa	Cefalù	Roccella
3	29	-	-	-	1,64	5,00	2,07	2,94	11,11	8,70
30	150	74,31	40,21	16,98	45,90	90,00	83,40	97,06	88,89	91,30
151	500	22,94	41,24	58,49	69,66	52,46	14,52	-	-	-
501	1300	2,75	13,40	20,75	5,62	-	-	-	-	-
1301	3500	-	5,15	3,77	1,12	-	-	-	-	-

³⁴⁸ ASP, TRP, vol. 944, esportazioni "infra Regno" nel 1588.