

## INTENSIFICAZIONE DEI TRAFFICI ED ESPANSIONE COMMERCIALE

La vicenda demografica della città di Trapani nel corso del '700 mostra un andamento nettamente positivo. Dopo la flessione subita nell'ultimo trentennio di governo spagnolo, nel 1714, secondo una relazione della Deputazione del Regno fondata sui «riveli», l'Università contava solo 16.620 abitanti, ma già nella prima metà del secolo iniziò a profilarsi un'inversione di tendenza e così nel 1747-48 la popolazione veniva calcolata in 17.311 unità.<sup>119</sup> La crescita si fece più sostenuta nei decenni seguenti: le fedi parrocchiali del 1760 e del 1767 danno una popolazione pari rispettivamente a 19.569 ed a 20.147 anime, mentre il notiziario della popolazione siciliana del 1798, anch'esso condotto in forza delle numerazioni dei parroci, attribuisce alla città 24.330 abitanti.<sup>120</sup> Parallelamente a questa crescita demografica, il movimento commerciale marittimo registra quei segnali di sviluppo che si sono già evidenziati e che si rafforzeranno definitivamente durante il regno di Ferdinando.

Il decennio 1760-1770 si apre con un'annata eccezionale di esportazione di sali; nel 1760-61 l'enorme quantità imbarcata, 94.528 salme, (v. tab. XXV) costituiva — anche per l'alto prezzo del prodotto — un valore in circolazione non inferiore alle 40.000 onze. Il quadro dei bastimenti approvvigionati (v. tab. XX) mostra chiaramente come i flussi di esportazione si dirigessero principalmente verso l'Adriatico ed in primo luogo verso Venezia (v. anche tab. XXIII). La nuova crescita della domanda adriatica di sale, evidenziatasi già dal 1758, era chiaramente connessa alla situazione bellica ed i bastimenti partenopei e sorrentini, traendo profitto dalla neutralità, gestivano ormai completamente il traffico. A parte la marina locale, si re-

gistrava solo una limitata partecipazione di legni genovesi e livornesi insieme con qualche nave veneziana o ragusea. L'*exploit* del 1760-61, legato ad una particolare congiuntura, non si ripeté comunque negli anni successivi e nel biennio 1761-62/1762-63 si esportarono complessivamente circa 80.000 salme. Tra il '60 ed il '63 comunque, anche le esportazioni di tonno, di corallo e di altri generi locali si mantenevano su buoni livelli, contribuendo a disegnare per il commercio trapanese un quadro complessivo di grossa vitalità. Il movimento marittimo di « fuori Regno » relativo all'anno 1763-64 segnala un'accresciuta attività della flottiglia locale sul versante delle « immisioni » mentre per quanto riguarda le « estrazioni » si conferma la prevalenza della marina napoletana.

La forte presenza napoletana convogliava sui propri legni più della metà della produzione salina, mentre il resto veniva caricato da bastimenti genovesi, imperiali, olandesi, inglesi e di altre nazioni.

ESPORTAZIONI DI SALE  
PER « FUORI REGNO » NEL 1763-64

Nazionalità o provenienza del capitano	Numero delle imbarcazioni uscite	Numero di salme imbarcate
Trapanese	35	2.034
Napoletana	98	25.519
Genovese	28	5.564
Imperiale	8	3.677
Livornese	1	84
Svedese	1	480
Danese	1	400
Romana	1	192
Veneziana	2	880
Francese	5	767
Inglese	6	1.925
Ragusea	1	300
Totale	193	44.344

Per quanto riguarda il movimento d'« Infraregno », si nota il persistere della tendenza alla riduzione del traffico. Ad eccezione dei collegamenti con Palermo, sempre molto attivi, è evi-



IMBARCAZIONI ENTRATE ED USCITE\* CON CARICO DA/PER «FUORI REGNO» NEL 1763-64

Nazionalità del capitano	Provenienze e destinazioni delle imbarcazioni																			
	Venezia		Genova		Livorno		Napoli		Calabria		Sardegna		Francia		Spagna		Non indicata		Totale	
	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U
Trapanese	—	(—)	2	(—)	15	(—)	13	(—)	18	(—)	3	(—)	8	(—)	—	(—)	2	(65)	61	(65)
Regnicola	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	2	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(2)	2	(2)
Napoletana	—	(—)	—	(—)	—	(—)	8	(—)	2	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	1	(104)	11	(104)
Genovese	—	(—)	3	(—)	1	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(29)	4	(29)
Francese	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(5)	1	(5)
Inglese	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(6)	2	(6)
Romana	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(1)	1	(1)
Veneziana	—	(—)	—	(—)	2	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	1	(—)	—	(2)	2	(2)
Ragusea	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(1)	1	(1)
Olandese	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(4)	—	(4)
Danese	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(1)	—	(1)
Svedese	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(1)	—	(1)
Livornese	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(1)	—	(1)
Imperiale	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(8)	—	(8)
Spagnola	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(2)	—	(2)
Totale	—	(—)	5	(—)	18	(—)	21	(—)	22	(—)	3	(—)	8	(—)	1	(—)	7	(232)	85	(232)

\* Le imbarcazioni in uscita sono indicate dai numeri compresi tra parentesi.

dente il calo sia dalle altre principali provenienze sia per le altre destinazioni. Certamente, il 1764 fu un anno del tutto particolare, a causa della nota, terribile, carestia; a Trapani comunque gli effetti più drammatici della crisi furono scongiurati da una serie di preveggenti misure annonarie.<sup>121</sup>

Conclusasi la vicenda bellica, nel corso degli anni '60 il commercio marittimo trapanese conservò una certa stabilità. Sebbene infatti non si realizzassero punte di crescita particolarmente notevoli, l'andamento delle merci di esportazione si assestò su un *plateau* avanzato e caratterizzato dall'assenza o diminuzione di quelle brusche e vistose flessioni prima ricorrenti. In particolare, le « estrazioni » di sale, in precedenza soggette a forti oscillazioni, pur mostrando ancora evidenti scarti nei quantitativi imbarcati da un anno all'altro, non scesero mai sotto le 30.000 salme. Anche le esportazioni di corallo lavorato mantennero con continuità — almeno fino al 1769 — un livello senza precedenti, mentre le « estrazioni » di tonno, pur con andamento più incerto, non si distaccarono dai buoni risultati dell'ultimo decennio. Il seguente prospetto, che tende ad offrire un quadro d'insieme dell'andamento delle principali esportazioni trapanesi lungo tre decenni, mostra il puntuale innalzamento delle medie decennali di esportazione.

	1740-41/1749-50 su anni 10	1750-51/1759-60 su anni 8	1760-61/1769-70 su anni 10
Sale (in salme)	35.502	40.031 (+ 12,7%)	47.012 (+ 17,4%)
Tonno (in barili)	8.467	11.728 (+ 38,5%)	11.592 (— 1,5%)
Corallo lavorato (in libbre)	8.552	11.910 (+ 39,3%)	14.009 (+ 17,6%)

Le linee di commercializzazione marittima erano quelle di sempre. L'area tirrenica assorbiva l'intera produzione di tonno

IMBARCAZIONI ENTRATE ED USCITE  
CON CARICO DA/PER « INFRAREGNO » NEL 1763-64

Provenienze e destinazioni	Entrate	Uscite	Totale	
			Entrate	Uscite
Palermo	97	24		
Castellammare	23	2		
Cefalù	—	5		
Patti	6	—		
S. Agata	12	—		
Milazzo	6	1		
Messina	6	13		
Altri porti della rotta settentrionale	1	—		
<b>Totale rotta settentrionale</b>	<b>151</b>	<b>45</b>	<b>151</b>	<b>45</b>
Marsala	8	11		
Mazara	6	4		
Sciacca	19	6		
Girgenti	—	1		
Terranova	1	3		
Scicli	5	5		
Siculiana	—	2		
S. Croce	11	—		
Vittoria	1	1		
Augusta	3	—		
<b>Totale rotta meridionale</b>	<b>57</b>	<b>35</b>	<b>57</b>	<b>35</b>
Pantelleria	—	1		
Lipari	3	—		
Malta	1	—		
Ustica	1	—		
<b>Totale isole</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>1</b>
<b>Totale complessivo</b>			<b>213</b>	<b>81</b>



e di corallo ed una grossa parte di quella di sale; oltre che per Napoli, Livorno e Genova si registravano delle partenze per Roma, Civitavecchia, Viareggio e Terracina (v. tab. XXII) e frequenti rimanevano gli scambi con la Sardegna. La rotta adriatica era invece sospinta esclusivamente dai flussi di esportazione di sale; fino al 1763-64 Venezia rimase la meta principale di questa linea marittima, ma negli anni seguenti, si assistette alla progressiva ascesa dello scalo di Goro, dal quale, per via fluviale, il prodotto poteva essere inoltrato più facilmente verso i mercati padani (v. tab. XXIII). Dopo il 1766, ripresero consistenza le esportazioni di sale verso l'Europa del Nord, pressoché inesistenti nella prima metà degli anni '60. Nel 1766-67 la presenza di una quarantina di navi svedesi, inglesi, olandesi e danesi permetteva alla quantità imbarcata di superare le 60.000 salme. Calata decisamente per un biennio, probabilmente a causa dell'alto prezzo del prodotto, la domanda nordica riprese poi con forza a partire dal 1769-70, anno in cui il prezzo del sale trapanese calò vistosamente da nove a quattro tarì (netti) a salma. Nel marzo del 1770 ad esempio era avanzata un'offerta per l'acquisto del prodotto delle due saline dell'«abolito Collegio» (dal 1767 di proprietà della Regia Corte) sulla base di tre tarì e sedici grana, anche se poi esso fu assegnato ad altro richiedente per quattro tarì e sei grana.<sup>122</sup> Le cause di questo repentino abbassamento di prezzo vanno individuate in primo luogo nell'incremento della potenzialità produttiva durante gli anni '60. L'andamento positivo del mercato stimolò infatti la costruzione di due nuovi impianti: una seconda salina in località Galia (per il cui progetto si discuteva fin dal 1739) e la salina S. Francesco, posta dietro Torre di mezzo.<sup>123</sup> Oltre all'accresciuta capacità produttiva, contribuì poi al calo di prezzo l'accentuata propensione della marina napoletana e di quella genovese a diversificare le piazze di rifornimento del prodotto, col conseguente accrescersi di residuo invenduto nelle annate 1767-68 e 1768-69. Il ritorno dei bastimenti nordeuropei inaugurava così, all'inizio degli anni '70, una fase di esportazione massiccia ma ad un prezzo inferiore della metà circa a quello corrente nel decennio precedente.

In questa particolare situazione una domanda nordica eccezionalmente sostenuta si innestava così su un mercato in stato



di tensione. Due diverse esigenze si incontravano: da un lato, proprietari e gabelloti di salina, preoccupati per l'imprevedibilità dei quantitativi richiesti da « fuori Regno », miravano ad assicurarsi il perdurare di un'attiva domanda estera; dall'altro, i mercanti e capitani nordeuropei si sentivano minacciati dall'instabilità di prezzo del prodotto trapanese e conseguentemente aspiravano a stabilire un *plafond* che li garantisse. L'accordo, raggiunto nell'Agosto 1771 tra il console svedese ed olandese ed i principali produttori locali, rispondeva a tali esigenze fissando un prezzo lordo generale di 11 tarì a salma, al quale venivano obbligati i contraenti.<sup>124</sup> L'intesa, valevole per un anno ma rinnovabile, stabiliva altresì un incentivo del 3% di sconto ai capitani che avessero effettuato il pagamento in contanti e prevedeva non solo la copertura da parte dei promittenti venditori degli abituali oneri (diritti regi, gabelle civiche e spese varie di trasporto) ma perfino il rimborso del costo di approvvigionamento per il viaggio di ritorno delle navi.

Gli effetti non tardarono a farsi sentire: nel 1771-72 venivano esportate oltre 80.000 salme di sale, mentre le navi presenti in porto durante l'anno furono almeno un centinaio (v. tabb. XX e XXI). Per quanto il compromesso possa apparire vantaggioso per la parte acquirente, i Trapanesi ne trassero un indiscutibile profitto. A partire dal 1772, si registrò infatti una tendenza al rialzo del prezzo del sale, originata dalla buona tenuta della domanda tirrenica e di quella britannica. Da qui la resistenza dei produttori a rispettare l'accordo. Tranquillizzati da una domanda estera ancora in crescita rispetto ai già notevolissimi livelli del 1771-72 e smaltiti gradualmente gli *stocks*, i proprietari locali e i gabelloti di salina iniziarono a rialzare i prezzi, imboscando partite di sale e costringendo così i capitani nordici ad acquistare il prodotto al prezzo libero di mercato. Perciò, nel Gennaio 1773, in seguito al ricorso delle autorità olandesi e svedesi al Supremo Magistrato di Commercio, venne ordinato all'ispettore del Consolato del Mare della città di Trapani di obbligare i produttori a dare il sale al prezzo concordato;<sup>125</sup> i risultati dell'iniziativa non dovettero tuttavia essere consistenti poiché nel 1773 venivano effettuate vendite di sali a 14 tarì a salma, « posta a bordo ». Rispetto al prezzo di vendita « netto » la differenza era dovuta, come si è già chiarito, alle spese cui an-

## SPESE A CARICO DEL VENDITORE

		31 gennaio 1773 Nave. cap. Geremia Blumquitt svedese (*)	10 marzo 1773 Nave cap. Giorgio Rust svedese (**)	4 marzo 1773 Nave cap. Jonas Hartman svedese (***)
Tratta	2 tarì a salma	40.00.00	36.08.00	40.25.00
Carlino e Carlino	1 tarì a salma	20.00.00	18.04.00	20.12.00
Uscita	2 tarì per onza (sul limpio)	06.20.00	10.26.08	12.07.04
Segrezia	grana 38 per onza (sul limpio)	06.10.00	10.10.01	11.18.07
Fondaco	grana 15 per onza (sul limpio)	02.15.00	04.02.08	04.17.04
Schifazzi	2 tarì a salma	20.00.00	18.04.00	20.12.00
Uomini		03.18.00	03.17.08	03.20.03
Bollettino di spedizione		00.01.10	00.01.10	00.10.10
Sensale		00.15.00	00.24.09	00.27.10
Trasporto	grana 3 a salma	00.22.10	03.18.06	(per 250 salme) 01.07.10
Uso del canale di Reda	grana 4 a salma	(per 150 salme)		
Carrette	grana 8 a salma			02.04.00 (per 160 salme)
<b>Totale spese</b>		<b>100.12.00 (52%)</b>	<b>105.17.10 (42%)</b>	<b>118.03.08 (41%)</b>
<b>Restano di netto ai venditori</b>		<b>98.18.00 (48%)</b>	<b>148.08.10 (58%)</b>	<b>167.25.12 (59%)</b>

(\*) Carico di salme 600 della salina Morana al prezzo di tarì 10 a salme. Totale spesa del carico posto a bordo: onze 200.

(\*\*) Carico di salme 544 della salina Garraffo al prezzo di tarì 14 a salme. Totale spesa del carico posto a bordo: onze 253.26.

(\*\*\*) Carico di salme 614 della salina Morana al prezzo di tarì 14 a salma. Totale spesa del carico posto a bordo: onze 258,28.

Fonte: AST, ST, Busta 64, *Atti vari - Penes acta 1773-1774.*



dava incontro il venditore. In genere il « limpio », il prezzo di una salma di sale al netto delle spese, veniva calcolato togliendo cinque tarì al prezzo lordo, ma un simile calcolo restava abbastanza approssimativo. Dal seguente prospetto, che tende a mostrare dettagliatamente la composizione degli oneri che gravavano sul prodotto, si evince come la percentuale delle spese sul totale del capitale investito diminuisse in misura proporzionalmente inversa al prezzo a salma. Ciò dipendeva dal fatto che una parte della tassazione (oneri di « tratta » e diritto di « Carlino e Carlino ») si applicava in misura fissa, proporzionalmente al numero di salme ed indipendentemente dal prezzo. Ciò comportava un elemento di rigidità che, in caso di basso prezzo, gravando sulla percentuale del ricavato netto ottenuto dai produttori, la abbassava.

Non si devono poi trascurare gli altri oneri che gravavano sui bastimenti venuti a caricare sale: sia cioè le spese generali sia quelle di rifornimento che nel succitato contratto venivano anch'esse coperte dai venditori. Non si trattava di cifre trascurabili. In un preventivo stilato nel luglio 1772 per conto del capitano svedese Hugo Weill, comandante della nave « Terranova », ad esempio, furono annotate per spese di porto onze 22.26.12, cui devono aggiungersi 14 onze per il discarico della zavorra ed un'onza e ventisei tarì per la paga delle guardie adibite al controllo di tale operazione.<sup>126</sup> In più, su un totale di spesa di 918 onze (2.506 salme a tarì 11 a salma) gravavano il 2% di commissione pari ad onze 18.10.18. Il carico di viveri infine (cantara 23.8 di biscotto, del valore di onze 40.10) faceva ammontare a quasi 100 onze il totale di queste spese.

La grande fase di espansione delle esportazioni trapanesi di sale raggiunse una punta d'eccezione nel 1773-74, quando si sfiorarono le 100.000 salme esportate. La distribuzione di tale quantitativo tra le varie bandiere evidenzia la forte rilevanza della partecipazione nordica: i legni svedesi, inglesi, danesi ed olandesi caricavano oltre la metà del totale imbarcato.

Nei due anni seguenti le esportazioni di sale, per quanto calate rispetto al 1773-74, rimasero comunque ben oltre le sessantamila salme e nel complesso il quinquennio 1771-75 segnò una fase di espansione delle esportazioni locali mai conosciuta precedentemente.



ESPORTAZIONI DI SALE  
PER «FUORI REGNO» NEL 1773-74

Nazionalità o provenienza del capitano	Numero delle imbarcazioni uscite	Numero delle salme di sale
Trapanese	47	1.419
Napoletana	113	31.059
Genovese	7	1.144
Veneziana	9	4.518
Spagnola	1	238
Francese	25	5.698
Olandese	12	6.785
Svedese	52	29.179
Danese	2	1.010
Inglese	41	16.994
Totale	309	98.044

Nella stessa prima metà degli anni '70, non solo le altre esportazioni trapanesi (tonno, corallo) ressero bene, ma si registrò anche una notevole crescita delle esportazioni di soda passate da una media decennale (negli anni '60) di poco inferiore ai 900 cantara, ad una di 3.202 cantara del quinquennio 1771-75. L'andamento di questi altri settori non può essere trascurato. Non è possibile calcolare esattamente l'incidenza del valore delle esportazioni saline rispetto al valore totale del commercio marittimo in uscita, ma si può osservare indicativamente che se 50.000 salme di sale, ad un prezzo lordo di 12 tarì a salma, valevano 20.000 onze, a loro volta 1.000 barili di sorra e 5.000 di tonnina (rispettivamente a 50 e 25 tarì a barile) ne valevano da soli 5.800; se a ciò poi si somma il valore delle « estrazioni » di grossami ed ossami diversi, dei prodotti di tonnara venduti a peso e del pescato di tonniformi, si raggiunge una cifra molto vicina a diecimila onze. Addirittura superiore doveva essere (non ne conosciamo esattamente il prezzo di vendita) il valore delle esportazioni di corallo lavorato. In totale, perciò, comprese le produzioni minori, le esportazioni di sale formavano mediamente non più del 50% del valore del commercio marittimo in uscita. Va inoltre sottolineato che questa stima dev'essere riferita solo al periodo compreso tra il 1760 e il 1775, caratterizzato da una elevata esportazione di sale ed in più a prezzi sostenuti: nella

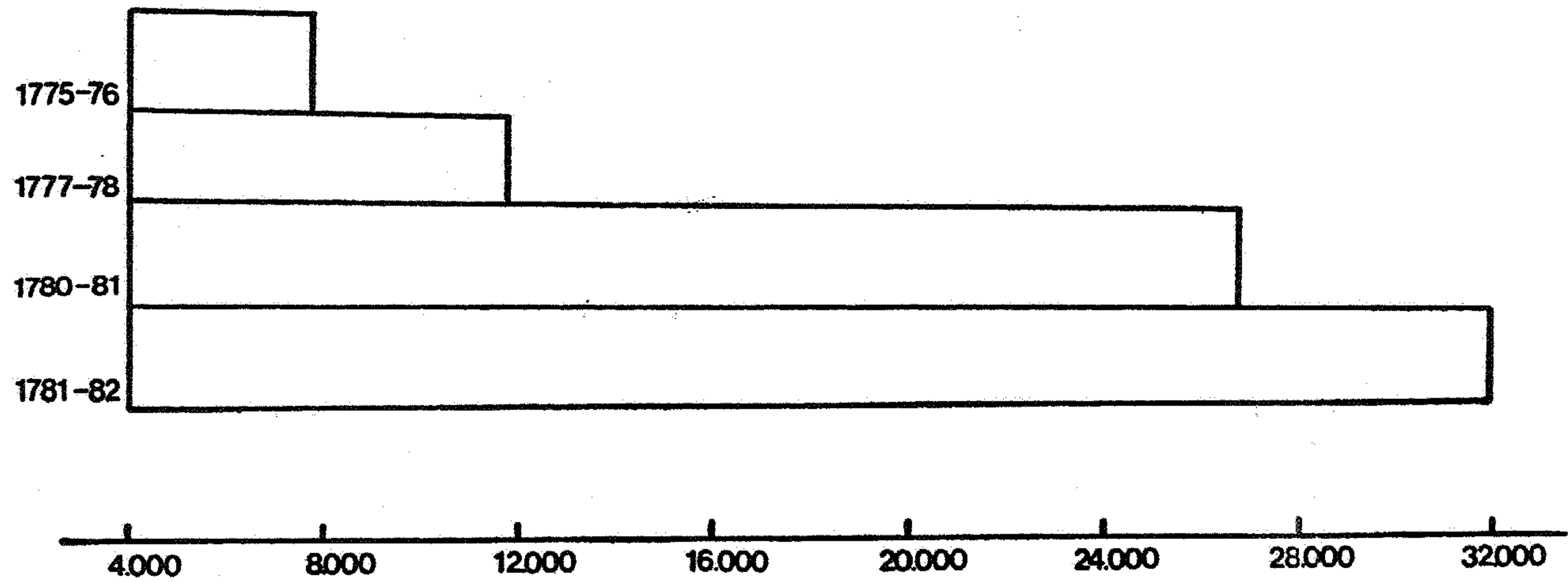


seconda metà degli anni '70, infatti, gli equilibri commerciali trapanesi subirono mutamenti sostanziali ed all'inizio del nuovo decennio il panorama dei traffici marittimi risulta piuttosto mutato rispetto a quello di cinque-dieci anni prima. Per quel che concerne il mercato del sale, va segnalato un allentamento della domanda nordica, sensibile già nel 1774-75 e più chiaro poi negli anni seguenti. Se tale calo non comportò una vistosa diminuzione delle esportazioni saline, ciò fu dovuto ad una certa azione di recupero prodotta dalla crescita della richiesta adriatica (v. tab. XX). Viceversa, fu catastrofico l'impatto sul prezzo del prodotto: una salma di sale « granito », che nel 1775-76 era venduta ad 8 tarì, nel 1780-81 valeva solo 1 tarì e 15 grani (v. tab. XXIX). Si ripeté in sostanza, in termini ben più gravi la situazione nel 1769-71. Un viaggiatore straniero giunto a Trapani, D.V. De Non, osservava a questo proposito che: « ...le sel de Trapani est blanc, mais très âcre; il est bon, particulièrement pour les salaisons de poisson (...) les vaisseaux svedois, anglois et quelques françois, viennent charger du sel à Trapani; mais comme le prix n'en est pas fixe, et que le commerce le haussè ou le basse, les négociants aiment mieux aller charger en Sardaigne, quoique le sel n'en soit pas aussi bon pour les sailasons... ».<sup>127</sup>

De Non rilevava sostanzialmente una tendenza generale che abbiamo più volte evidenziato: sul calo di prezzo dell'inizio degli anni '80 influiva certo però la nuova situazione politica internazionale, caratterizzata dall'estensione in Europa del conflitto per l'indipendenza delle colonie nordamericane. Già dal 1776 si erano interrotte le partenze, da un decennio ormai abituali, di navi cariche di sale per destinazioni d'oltreoceano; soprattutto, tra l'80 e l'83, la totale assenza dei bastimenti inglesi coincise con la fase di più acuta depressione del prezzo del prodotto.

Negli anni in cui si svolse questa vicenda (tra il '75 e l'82), un altro settore d'esportazione, quello della cenere di soda,<sup>128</sup> fu scosso da una inattesa, formidabile esplosione commerciale (v. tab. XXVII). Tirato da una domanda estera molto sostenuta, l'incremento delle esportazioni di soda ha del prodigioso.

### Esportazioni di Soda 1775-1782 (in cantara)

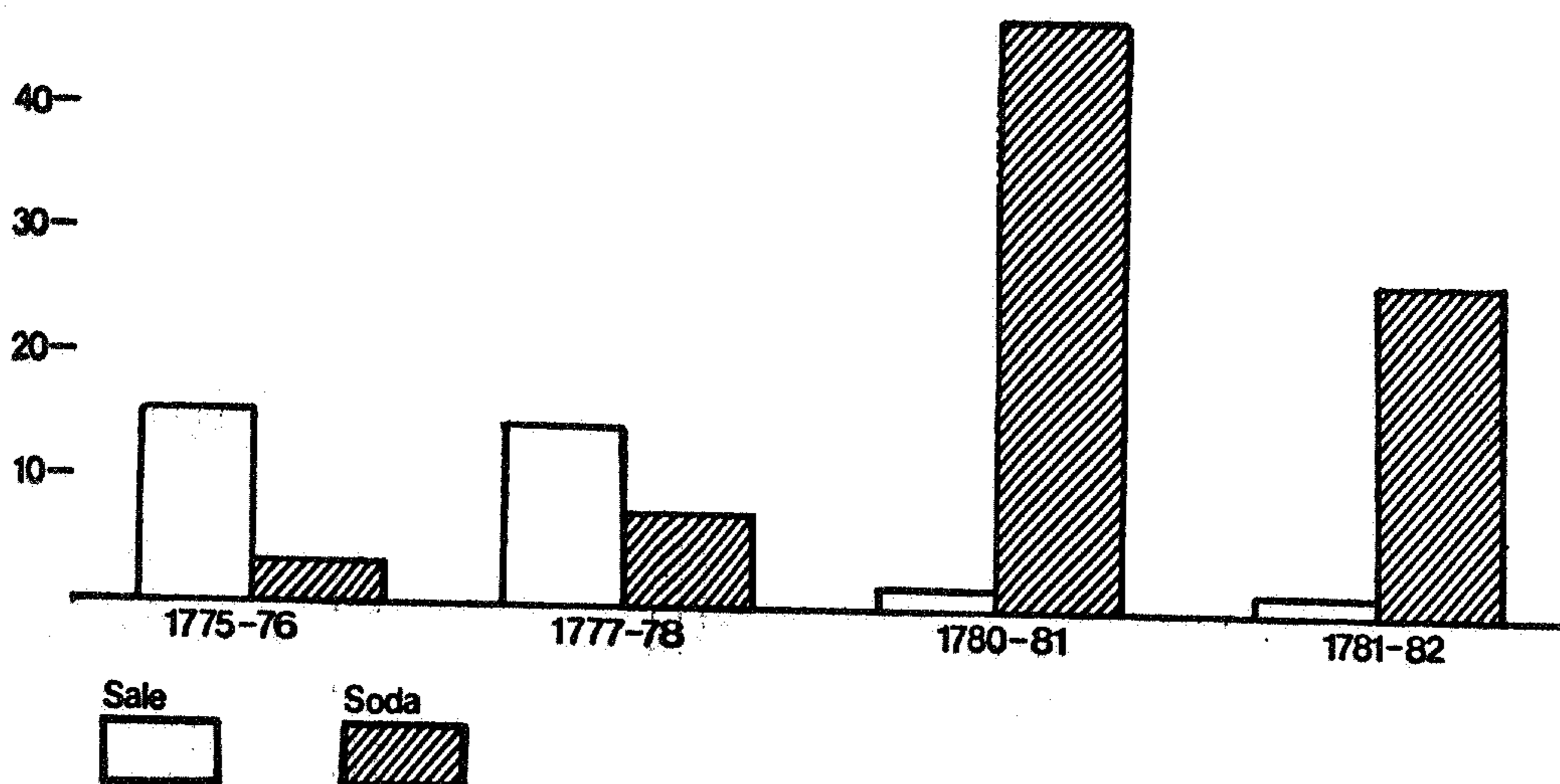




Assieme all'impiego per la fabbricazione del vetro, era aumentato enormemente quello per la produzione di saponi duri.<sup>129</sup> Il prezzo, oscillante fra 30 e 60 tarì a cantaro, faceva variare di molto il valore delle esportazioni, che comunque tra il '75 e l'80 salì vertiginosamente, segnando un andamento inverso al valore della produzione salina esportata.<sup>130</sup>

### Valore delle esportazioni di Sale e di Soda 1775-1782

(in migliaia di onze)



Il gettito dei diritti regi di «Segrezia e dogane» di Trapani, che abbiamo potuto ricostruire a partire dal 1754-55, offre una conferma puntuale dell'andamento sopra descritto. Si può osservare utilmente (v. il seguente prospetto) l'incremento progressivo del ricavato, interrotto solo brevemente dalla parentesi degli anni 1768-71 (corrispondente alle già notate difficoltà nel commercio del sale), ma nettamente progredito poi negli anni seguenti.

Nel 1774-75, sull'onda del «vivo commercio di quelli sali» la gabella venne assegnata per la cifra-record di 1251 onze annue. Al termine dei quattro anni di contratto, «intiepidito il commercio», si ebbe per un biennio una gestione «in

GETTITO DEI DIRITTI REGI DI SEGREZIA E DOGANE

Anni	Tipo di conduzione	Ricavato	Assegnatario
1754-55	gabella	872.26. 1.5	Don Vito Forte
1755-56	gabella	872.26. 1.5	Don Vito Forte
1756-57	gabella	872.26. 1.5	Don Vito Forte
1757-58	gabella	872.26. 1.5	Don Vito Forte
1758-59	« economia »	1.078.15. 5.2	
1759-60	gabella	942.12	Alberto Grimaldi
1760-61	gabella	942.12	Alberto Grimaldi
1761-62	gabella	942.12	Alberto Grimaldi
1762-63	« economia »	942.12	Alberto Grimaldi
1763-64	gabella	1.063	Maria Giannitrapani
1764-65	gabella	1.063	nella persona di
1765-66	gabella	1.063	Don Giuseppe Felice
1766-67	gabella	1.063	
1767-68	« economia »	769.22. 2	
1768-69	gabella	890. 6. 5	Niccolò Nicolino
1769-70	gabella	890. 6. 5	Niccolò Nicolino
1770-71	gabella	890. 6. 5	Niccolò Nicolino
1771-72	gabella	890. 6. 5	Niccolò Nicolino
1772-73	gabella	890. 6. 5	Vincenzo Rinaudo
1773-74	gabella	890. 6. 5	Vincenzo Rinaudo
1774-75	gabella	1.251.29. 7	Salvatore Rame
1775-76	gabella	1.251.29. 7	Salvatore Rame
1776-77	gabella	1.251.29. 7	Salvatore Rame
1777-78	gabella	1.251.29. 7	Salvatore Rame
1778-79	« economia »	877.18. 1	
1779-80	« economia »	1.898. 4.11	
1780-81	gabella	1.850.24.19.4	Giuseppe Buffa
1781-82	gabella	1.850.24.19.4	Giuseppe Buffa
1782-83	gabella	1.850.24.19.4	Giuseppe Buffa
1783-84	gabella	1.850.24.19.4	Giuseppe Buffa
1784-85	« economia »	1.570.27. 4	
1785-86	« economia »	1.347.27.10	
1786-87	gabella	1.450	Michele Bova
1787-88	gabella	1.450	Michele Bova
1788-89	gabella	1.912	Salvatore Daidone
1789-90	gabella	1.912	Salvatore Daidone
1790-91	gabella	1.912	Salvatore Daidone
1791-92	gabella	1.912	Salvatore Daidone
1792-93	« economia »	944.23.13.1	
1793-94	« economia »	647.16. 4.1	

Fonte: A. S. T., S. T., busta 67, *Atti vari 1781-87*, cc. 581-612.

economia » con 877 onze di ricavato nel 1778-79 e ben 1.898 nel 1779-80. Subito dopo esplodeva repentinamente la domanda di soda: « ...in questa epoca per un sorprendente richiamo di fuori Regno di cenere di soda a gran prezzi mai intesi postosi in moto il Regno tutto con una semina di tal genere grandiosa, d'onde li regi dritti all'estrazione nelli quali principalmente sono fondate queste segrezie e dogane ridottosi all'eccesso s'invogliarono delli tanti offerenti... ». <sup>131</sup> L'asta per l'assegnazione della ga-



bella fu infatti molto vivace e si concluse raggiungendo la somma notevolissima di 1.850 onze annue. Essendo stata di breve durata la fase di punta delle esportazioni di soda, non fu certo un grande affare per il « liberatario » avere assunto un onere di tale gravità. Così, alla scadenza del quadriennio, non trovandosi richiedenti, la gestione venne tenuta di nuovo « in economia ». Pure, tale gestione diretta produsse un « fruttato » rimarchevole (1.570 onze nel 1784-85 e 1.347 nel 1785-86), a dimostrazione che il commercio trapanese aveva ormai acquisito un livello di traffici tale da sostenere ampiamente un gettito di diritti di « Segrezia e dogane » aggirantesi sulle 1.400 onze annue. Scorrendo le cifre delle esportazioni trapanesi nella prima metà degli anni '80, si osserva infatti l'emergere di una serie di elementi positivi. In primo luogo, le esportazioni di soda, pur essendo lontane dai quantitativi dell'80-82 e oscillando fortemente di anno in anno, sia per volume estratto sia per prezzo, rimanevano un « capo di commercio » di grande importanza. Il sale, a sua volta, continuava a mantenere ottimi livelli d'esportazione ed il prezzo del prodotto risalì a partire dall'89 a quattro tarì a salma.

Una fase molto positiva attraversava poi il settore della lavorazione del corallo. Nel 1776, un convoglio di liudelli, scortato da un pinco armato, aveva sostenuto valorosamente uno scontro con una squadra di galee e galeotte algerine; l'episodio, molto apprezzato in città, testimonia la determinazione dei « corallini » trapanesi alla difesa dei propri diritti di esercizio della pesca nel canale di Sicilia.<sup>132</sup>

A partire dal 1782, la produzione esportava via mare ritornava oltre le 17.000 libbre e tale soglia fu mantenuta per vari anni (v. tab. XXVII). Il Münter, che visitò Trapani nell'85, attribuì al settore corallino tremila addetti, considerandolo un pilastro economico di una città che « quantunque piccola, è tra le più ricche di Sicilia ». <sup>133</sup> L'unico settore che mostrava una tendenza al decremento produttivo (v. tab. XXVI) era quello della pesca di tonnara. Sebbene la presenza sul mercato di aringhe e baccalà olandesi, segnalata già da A. Leanti agli inizi degli anni '60,<sup>134</sup> avesse probabilmente un qualche peso sul calo dei quantitativi esportati, esso tuttavia è ancora una volta da ricondursi principalmente all'andamento negativo della fertilità delle tonnare.<sup>135</sup> Lo conferma l'aumento consistente del prezzo del pro-

## IMBARCAZIONI ENTRATE ED USCITE\* CON CARICO DA/PER «FUORI REGNO» NEL 1783-84

Nazionalità o provenienza del capitano	Provenienze e destinazioni																	
	Venezia		Genova		Livorno		Napoli		Calabria		Sardegna		Spagna		Non indicata		Totale	
	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U
Trapanese	—	(—)	6	(—)	4	(—)	9	(—)	9	(—)	9	(—)	—	(—)	11	(63)	48	(63)
Napoletana	—	(—)	—	(—)	—	(—)	14	(—)	1	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(9)	15	(69)
Francese	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	1	(—)	—	(2)	1	(2)
Genovese	—	(—)	1	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(24)	1	(24)
Inglese	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	1	(18)	1	(18)
Imperiale	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	1	(11)	1	(11)
Veneziana	—	(—)	—	(—)	2	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(14)	2	(14)
Svedese	1	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	1	(6)	2	(6)
Altri porti siciliani	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(7)	—	(7)
Ragusea	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(4)	—	(4)
Spagnola	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(1)	—	(1)
Romana	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(1)	—	(1)
Danese	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(3)	—	(3)
Totale complessivo	1	(—)	7	(—)	6	(—)	23	(—)	10	(—)	9	(—)	1	(—)	14	(213)	71	(213)

\* Le imbarcazioni in uscita sono indicate dai numeri compresi tra parentesi.



dotto: un barile di sorra, che agli inizi degli anni '60 valeva meno di due onze, costa negli anni '80 circa il doppio. I contemporanei avevano poi una visione molto chiara del problema, come dimostrano le polemiche che si ebbero a partire dai primi anni '70, riguardo all'uso di alcuni particolari tipi di rete ed agli effetti distruttivi del loro impiego sui cicli biologici e sugli equilibri riproduttivi della fauna marina in generale e del tonno in particolare. Tutto ciò sfocerà, qualche anno dopo, in una inchiesta conoscitiva ordinata dal Caramanico, sui sistemi di pesca dannosi alla riproduzione ittica e successivamente in un provvedimento volto alla sua tutela.<sup>136</sup>

Nel complesso dunque, a parte la produzione di tonnara, le esportazioni trapanesi nella prima metà degli anni '80 mantengono un livello positivo, sostenendo un commercio marittimo in uscita per « Estraregno » abbastanza attivo.

Il commercio del sale risulta caratterizzato da una solida presenza della marina napoletana, sui cui mezzi viaggiavano i 2/3 della produzione esportata.

ESPORTAZIONI DI SALE  
PER « FUORI REGNO » NEL 1783-84

Nazionalità o provenienza del capitano	Numero delle imbarcazioni uscite	Numero di salme imbarcate
Trapanese	28	4.394
Altri porti sic.	7	1.691
Romana	1	182
Genovese	23	5.702
Napoletana	66	20.931
Francese	2	355
Svedese	6	3.210
Danese	3	848
Inglese	8	3.576
Imperiale	11	3.867
Ragusea	4	1.904
Veneziana	14	5.832
<b>Totale</b>	<b>173</b>	<b>52.492</b>

Diversamente dal commercio del sale, quello della soda veniva condotto essenzialmente su legni trapanesi. Il nuovo traffico stimolò al massimo le potenzialità della marina locale che, come si è già notato, nei decenni precedenti si era trasformata,

IMBARCAZIONI ENTRATE ED USCITE  
CON CARICO DA/PER « INFRAREGNO » NEL 1783-84

Provenienze e destinazioni	Entrate	Uscite	Totale	
			Uscite	Entrate
Palermo	69	25		
Castellammare	17	5		
Termini	4	—		
Cefalù	1	5		
Patti	9	—		
S. Agata	13	—		
Milazzo	4	—		
Messina	7	3		
Altri porti della rotta settentrionale	17	—		
<b>Totale rotta settentrionale</b>	<b>141</b>	<b>41</b>	<b>141</b>	<b>41</b>
Marsala	46	20		
Mazara	17	21		
Sciacca	13	5		
Girgenti	—	1		
Licata	—	4		
Terranova	1	—		
Palma	1	—		
Scicli	5	1		
Siculiana	3	4		
Vittoria	—	3		
Siracusa	—	8		
Augusta	1	—		
Altri porti della rotta meridionale	—	5		
<b>Totale rotta meridionale</b>	<b>89</b>	<b>72</b>	<b>89</b>	<b>72</b>
Lipari	1	—		
Malta	2	—		
Ustica	—	4		
<b>Totale isole</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
<b>Totale complessivo</b>			<b>233</b>	<b>117</b>



realizzando un incremento del proprio tonnellaggio medio. L'armatoria trapanese individuò già nella seconda metà degli anni '70 l'occasione commerciale che si profilava e si lanciò risolutamente nell'avventura. Ciò si riconnette — come si vedrà — al definitivo emergere di un'élite mercantile legata alla navigazione e specialmente alla distribuzione marittima dei prodotti d'esportazione dell'economia trapanese, tra cui appunto la soda.

Sul versante d'« Infraregno », d'altra parte, dopo una lunga fase di diminuzione dei traffici, si riattivò un movimento più sostenuto. La rotta meridionale, in particolare, appare più battuta.

Negli anni seguenti si segnalò una grossa impennata del movimento in uscita per « Infraregno », connessa in buona parte ad un improvviso e cospicuo incremento della piccola distribuzione di sale lungo il circuito di cabotaggio siciliano. Il numero dei carichi in partenza per approdi del Regno raddoppiò tra l'84-85 e l'85-86 (v. tab. XXV), facendo crescere in misura proporzionalmente notevole il quantitativo esportato nell'Isola.

Anni	Sali moliti	Sali graniti	Totale
1782-83	594	212	806
1783-84	452	778	1.230
1784-85	644	207	851
1785-86	1.215	929	2.144
1786-87	1.892	1.506	3.398
1787-88			
1788-89	2.768	806	3.574
1789-90	3.096	1.033	4.129
1790-91	2.089	1.049	3.138
1791-92	2.472	723	3.195

La crescita, come si vede, riguarda soprattutto il sale molito e l'incremento è comunque limitato ad un paio di migliaia di salme. Per lo più i carichi erano diretti a Messina dove venivano sbarcati in portofranco; da lì poi una parte del prodotto raggiungeva le Calabrie.

Ritornando all'insieme del commercio trapanese nella seconda metà degli anni '80, si può osservare come, i principali settori d'esportazione, a parte la crisi della produzione di ton-

nara, mantengano una più che buona vitalità, come mostra l'andamento delle medie decennali.

	1760-61/1769-70 su anni 10	1770-71/1779-80 su anni 7	1780-81/1789-90 su anni 9
Sale (salme)	47.012	72.369	63.257
Tonno (barili)	11.592	11.123	7.293
Corallo (libbre)	14.009	10.211	15.938
Soda (cantara)	1.029	3.629	14.731

Oltre all'importante tenuta delle esportazioni di sale va sottolineata la ripresa in forze di quelle di corallo lavorato: superata la fase di relativo calo del 1769-79 questa produzione toccò, proprio nel decennio seguente, il livello più alto mai raggiunto. L'economia marittima trapanese confermò così negli anni '80, non solo gli incrementi progressivi dei primi decenni successivi all'instaurazione della nuova dinastia, ma anche il meglio della forte spinta espansiva degli anni '70 e trovò nel commercio della soda un ulteriore, importante, settore di sviluppo.

Tutto ciò aveva comportato notevoli cambiamenti nella organizzazione commerciale cittadina. Fra il 1784 e il 1786, la marineria trapanese armava una flottiglia mercantile piuttosto mutata, nella composizione, rispetto a trenta o quaranta anni prima. La distribuzione dei natanti per tipo di imbarcazione mostra come tale mutamento fosse in linea con la più generale evoluzione del traffico marittimo (v. tab. XXI).

LEGNI TRAPANESI IN ATTIVITÀ TRA IL 1784  
ED IL 1786

Polacche	2
Pinchi	28
Marticane	1
Tartane	1
Brigantini	3
Liudelli	7
Schifazzi	11
Indicati genericamente con « barca »	53
Totale	106

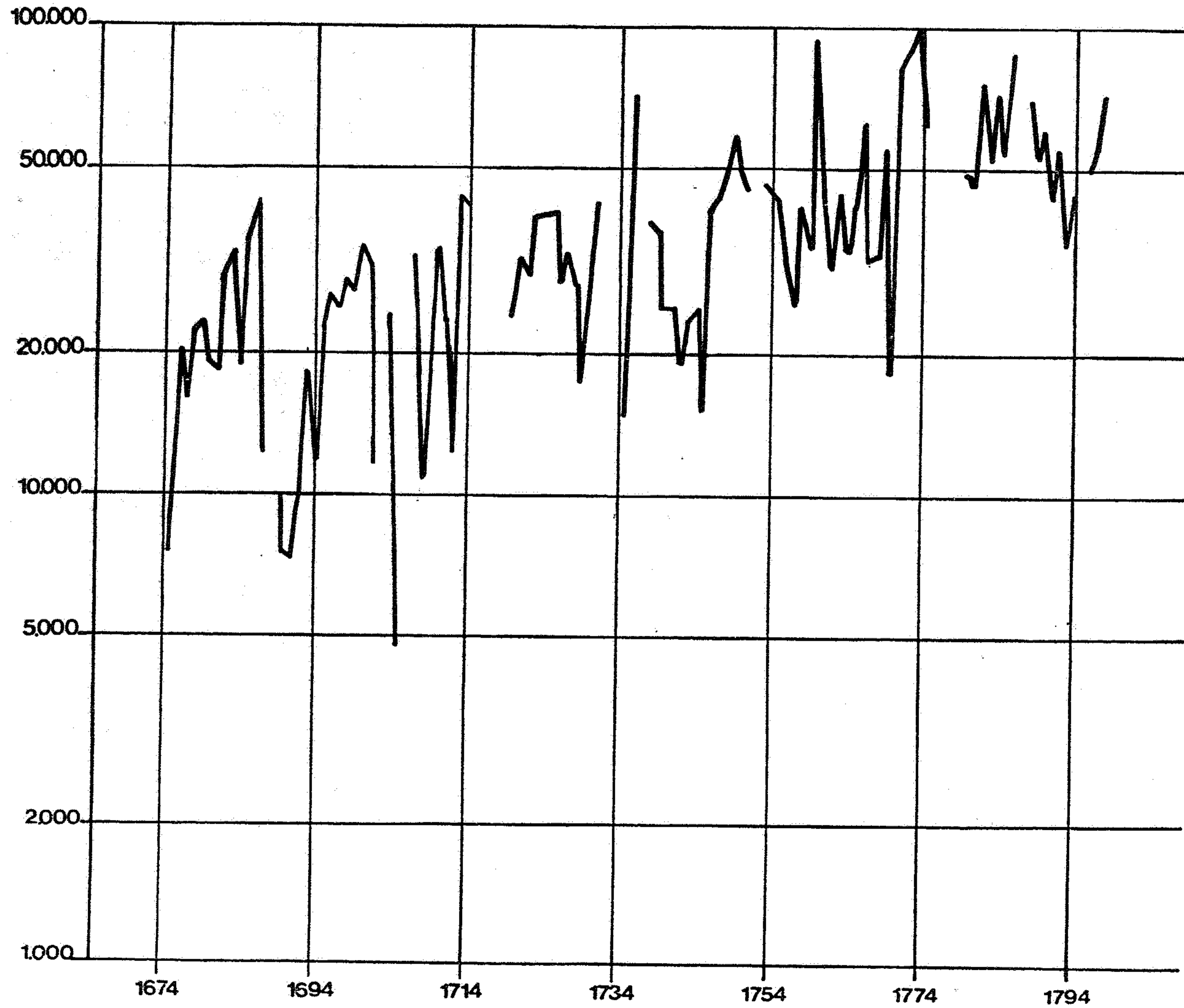


Praticamente scomparse le tartane, i pinchi in attività risultano cresciuti di numero ed ad essi si affiancano anche qualche polacca e qualche brigantino.<sup>137</sup> Il complessivo rafforzamento di mezzi aveva consentito alla marina locale di inserirsi più attivamente che in passato nel settore dei traffici mediterranei di medio raggio e di sfruttare meglio le occasioni commerciali create dalla spinta espansiva della seconda metà del secolo. È il caso in primo luogo del flusso di esportazione di cenere di soda, cresciuto improvvisamente ed a dismisura, come si è visto, fino a toccare livelli impensabili riguardo sia alla quantità sia al valore. Già nella prima metà degli anni '60, alcune famiglie di padroni di barca avevano iniziato ad esportare la cenere a Napoli e a Genova. Un commerciante trapanese trasferitosi a Marsiglia, Gaetano Milone, ne aveva quindi convogliato il flusso verso la città francese. In seguito, per un decennio, il traffico interessò intensamente tutta la marineria trapanese.<sup>138</sup> divenendo per molti proprietari d'imbarcazione un'occasione unica per ampliare la propria attività, fino a trasformarsi talvolta, da padroni di barca con attività in proprio, in mercanti-armatori operanti su più larga scala.

È il caso di Padron Diego Barraco, pioniere delle « estrazioni » di cenere di soda negli anni '60, il cui figlio Vincenzo divenne uno dei più grossi esportatori del settore;<sup>139</sup> dei Capitani Giacomo e Giulio Ali, che organizzavano importanti spedizioni anche noleggiando all'uopo mezzi di terzi; dei fratelli Diego e Francesco Adragna, a lungo esportatori di corallo e poi lanciatisi nelle esportazioni di cenere di soda verso la Francia. Per queste operazioni, tutti costoro si appoggiavano di frequente a François Marrot, un mercante francese residente a Trapani e legato ad una serie di validi corrispondenti sia a Marsiglia (Cajllol, Nicoud, Benge) sia a Palermo (Ponza, Addamo, Lauriel, Testagrossa). Il commercio della soda poté svilupparsi facilmente a Trapani grazie alla collaudata rete di distribuzione del corallo lavorato, che come si è già notato, fungeva da supporto per vari altri commerci sia in uscita che in entrata (il prodotto grezzo, sempre insufficiente, veniva acquistato in Sardegna, a Livorno, a Torre del Greco, ecc.). Diversi maestri corallari, proficuamente inseriti nella commercializzazione del corallo, intrecciavano legami di partecipazione economica con mercanti e padroni di barca e spesso finan-

# Esportazioni di Sale 1674-1799 (in salme)

100





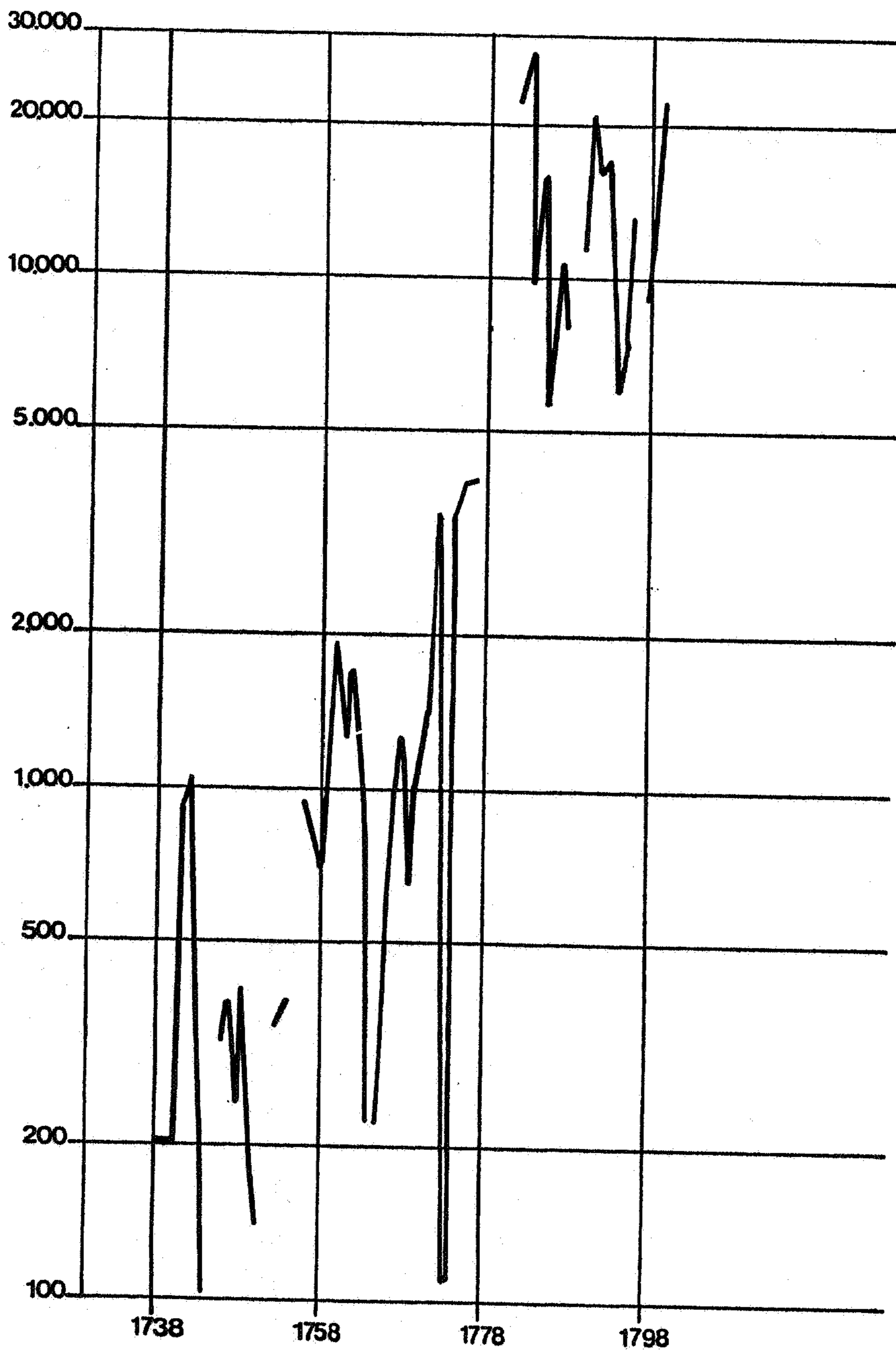
ziavano oltre a spedizioni di corallo vari altri traffici, tra cui quello della soda.<sup>140</sup> Le esportazioni di cenere di soda avevano attirato poi, oltre all'attenzione dei padroni di barca, anche quella dei mercanti cittadini, che riuscirono a controllare buona parte della produzione della Sicilia occidentale. Taluni di loro (Vito e Luciano Forte, Nunzio Venuto, Salvatore Malato, Vito Via)<sup>141</sup> occupavano in città una considerevole posizione economico-sociale ed estendevano le proprie attività in tutti i settori commerciali. Anche per le esportazioni di sale, la loro mediazione era frequente, per quanto andasse emergendo con crescente autorità un gruppo di famiglie di gabelloti di salina (Gianquinto, Ricevuto, Piacentino, Ali) già capaci di gestire direttamente traffici con l'estero e destinate ad acquistare nei decenni successivi il controllo pressoché totale dell'intero settore produttivo.

Padroni di barca, mercanti e gabelloti di salina rappresentano così il meglio di un'élite commerciale che, avendo sfruttato mezzo secolo di crescita ed evoluzione dei traffici trapanesi, sarà in condizione, a partire dagli anni '20 del XIX secolo, di esercitare un ruolo dominante nell'economia e nella vita cittadina.

Il positivo andamento demografico, l'espandersi dell'attività commerciale e marittima, il formarsi e l'irrobustirsi di gruppi di attivi operatori economici, determinarono mutamenti anche nella quantità e qualità della domanda espressa dalla città e quindi nella tipologia e nel volume delle merci importate via mare. Risultò generalmente incrementata l'« immissione » di tele e spezie, e in particolar modo, quella di prodotti finiti: vestiario di ogni forma, manufatti d'uso quotidiano, arnesi in metallo essenziali ai lavori artigianali. In più, ogni tanto si registrava l'ingresso in porto di veri e propri prodotti di lusso, quali mobili ben rifiniti, ricchi oggetti d'arredamento, abiti di moda, gioie. Anche su questo versante, perciò, gli anni '80 suggellarono una fase di evidente crescita dell'economia cittadina: una fase durata sino al 1792-93.

Da quell'anno in poi, infatti, a causa della guerra contro la Francia repubblicana, iniziò anche per Trapani un periodo di crisi, segnalato subito da una netta flessione dei traffici in tutti i principali rami d'esportazione. Le « estrazioni » di sale, il cui prezzo scese fino a due o tre tarì a salma, calarono di circa il 20% (v. tab. XXX). Ancora più accentuato fu il cedimento delle

### Esportazioni di Cenere di Soda 1738-1799 (in cantara)





esportazioni di soda, scese dagli oltre 17.000 cantara del 1791-92 ai circa 5.000 del 1792-93 (v. tab. XXI), mentre proseguiva la già notata fase di scarsa fertilità delle tonnare (v. tab. XXX). Il settore più colpito fu però, certamente quello del corallo lavorato, le cui importazioni si interruppero bruscamente sulla soglia degli anni '90. Conclusasi la lunga guerra veneto-tunisina (1784-91), le successive vicende politiche internazionali avevano aperto per le Reggenze barbaresche un orizzonte favorevole alla ripresa in grande stile della corsa.<sup>142</sup> Praticare la pesca diveniva così in tali condizioni del tutto impossibile, e, di conseguenza, venuta a mancare per lungo tempo la materia prima, si giunse ad un blocco quasi totale della produzione. In tutto il decennio perciò non si effettuarono « estrazioni » di corallo, se si eccettuano 260 libbre nel 1793-94 ed altre 70 nel 1794-95; anche varie altre esportazioni minori risentirono della complessiva battuta d'arresto dei traffici (v. tab. XXXIII), cosicché il gettito dei diritti regi di « Segrezia e dogane » calò dalle 1.912 onze annue della gabella 1788-89/1791-82 alle 944 onze della gestione « in economia » del 1792-93.

La ripresa che si registrò in alcuni settori d'esportazione dopo il 1796 va sempre valutata in relazione alle mutevoli vicende politico-militari, e dunque alle condizioni di percorribilità dei mari. Presto, tensioni ancora più gravi avrebbero travagliato il commercio marittimo internazionale nel Mediterraneo centrale. Dopo alcuni decenni di (relativa) pace, infatti, la Sicilia sarebbe stata di nuovo direttamente interessata dalla guerra e questa avrebbe comportato i rivolgimenti di sempre: presenza di armate terrestri e navali da ricoverare e rifornire, generalizzazione della corsa, espansione del contrabbando. L'ampia diffusione, in quegli anni, dello sciabecco, un agile legno di media stazza capace di sfuggire agli inseguimenti e di violare i blocchi, segnerà quest'epoca di nuove, profonde incertezze.

Pur chiudendosi con tali non favorevoli prospettive, la seconda metà del Settecento segnò tuttavia nel complesso per il porto di Trapani un momento di notevole sviluppo. L'andamento delle esportazioni, confrontato con quello del periodo compreso tra la rivolta di Messina e l'instaurazione della monarchia borbonica, mostra una tendenza alla crescita di ragguardevole forza. Questa spinta espansiva, concentrata specialmente nei set-

tori del sale e del corallo lavorato, compensò largamente la grave crisi delle esportazioni di formaggi e l'andamento incerto di quelle dei prodotti di tonnara. L'intera economia marittima cittadina subì così un chiaro impulso positivo, manifestato dall'intensificarsi dei traffici e dal rafforzamento della marina e della classe mercantile.

Grazie a questo processo Trapani si conquistò un ruolo stabile nei traffici mediterranei come porto specializzato nell'esportazione del sale, del corallo lavorato, del tonno, della cenere di soda, etc. Certo, per una comprensione adeguata di tale ruolo sarebbe stato necessario allargare il campo di indagine, inconcludendovi un'analisi delle dinamiche commerciali imposte dalle grandi potenze del Mediterraneo centrale e delle conseguenti svantaggiose condizioni dello scambio estero meridionale. Ciò avrebbe comportato a sua volta la necessità di impostare puntuali raffronti almeno con l'andamento di altri porti isolani e con quello del commercio marittimo siciliano nel suo insieme. Tutto questo però, allo stato attuale degli studi, è purtroppo ben difficile. La vicenda trapanese costituisce solo un capitolo di una storia più vasta e complessa, la quale richiede ancora lunghe esplorazioni e pazienti ricerche prima che possa dirsi sufficientemente delineata.