

NOTE AL TESTO

<sup>1</sup> Per un inquadramento generale della storia siciliana nella seconda metà del Cinquecento v. H. KÖNIGSBERGER, *The government of the Sicily under Philip II of Spain*, London-New York, 1951; G. GIARRIZZO, *La Sicilia dal Vicereame al Regno*, in «Storia della Sicilia», vol. VI, Napoli, 1978, pp. 46-66. Per il contesto storico mediterraneo è d'obbligo il riferimento a F. BRAUDEL, *La méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, 1949 (e 1966). Sul ruolo del porto di Trapani nei secoli precedenti si possono consultare utilmente i numerosi lavori di C. TRASSELLI; tra gli altri: *Sicilia, Levante e Tunisia nei secoli XIV e XV*, Trapani, 1952, e *I privilegi di Messina e di Trapani (1160-1355)*, Palermo, 1949. Sulle cause della decadenza commerciale dello scalo trapanese è illuminante la lettura del testo di G. F. PUGNATORE, *Istoria di Trapani*, BF ms 258 (specialmente cc. 166-8 e 221-3). Il manoscritto del Pugnatore è la fonte principale cui si rifanno gran parte delle successive ricostruzioni storiche delle vicende cittadine. Utili comunque risultano anche le letture di L. ORLANDINI, *Trapani in una brieve descrizione*, Palermo, 1605 e V. NOBILE, *Il tesoro nascosto*, Palermo, 1698.

<sup>2</sup> Il porto di Trapani è ricavato da un'insenatura naturale riparata ed oblunga esistente a mò di canale sul fianco meridionale della città. Anticamente tale seno si estendeva ben più addentro nella terra, ma nel corso dei secoli a causa dell'insabbiamento prodotto dai detriti del torrente Xitta e dalle discariche di zavorra l'agibilità nautica si venne progressivamente restringendo alla zona più vicina all'imbocco (cfr. E. MAZZARESE, *Sul porto di Trapani*, Trapani, 1875, pp. 7-14; Camera di commercio ed arti, *I porti della provincia di Trapani*, Trapani 1883, p. 40; P. M. STINCO, *Sopra il porto di Trapani*, Trapani, 1865, pp. 7-8; G. M. DI FERRO, *Guida per gli stranieri di Trapani*, Trapani, 1865, pp. 7-8). Protetto a nord dagli isolotti della Colombara e di S. Antonio, il porto risulta parzialmente scoperto a sud-ovest, direzione da cui è disturbato da libecciate e sciroccate. Nel XVII secolo il fenomeno dell'insabbiamento era divenuto un problema capitale: il bando ordinario del Senato, una sorta di regolamento generale di polizia urbana e di annona emanato annualmente a partire dal 1666, dedica i suoi primi due articoli alla questione (cfr. A. CUTRERA, *Regolamenti di polizia urbana e di annona della città di Trapani del 1666*, Palermo, 1937, pp. 5-9). Malgrado le misure contro lo scarico di rifiuti nello specchio del porto, la riduzione della capacità nautica e quindi delle condizioni di sicurezza si fece rimarchevole. Per rendersene conto basta confrontare, giusto a titolo d'esempio, le differenze esistenti tra il giudizio sul porto di G. FILOTEO DEGLI OMODEI, *Descrizione della Sicilia*, in «Biblioteca storica e letteraria di Sicilia», vol. XXIV, Palermo, 1876, pp. 243-5 e quello, posteriore di tre secoli, di G. DE WELZ, *Saggio sui mezzi da moltiplicare prontamente le ricchezze della Sicilia*, Palermo, 1822; Nuova ediz. Caltanissetta-Roma, 1964, p. 25.

Pur tenuto conto di tutto ciò va comunque osservato che, dopo l'interramento del porto di Marsala (1574), lo scalo trapanese restava l'unico porto degno di questo nome esistente lungo la costa isolana dopo Palermo e fino a Siracusa. Altre considerazioni, infine, vanno riservate alla sua particolare posizione geografica. Quel tratto di mare racchiuso tra la Sicilia la Sardegna e l'Africa, un triangolo scaleno di cui Trapani occupa un vertice, rappresenta un bacino marittimo assai favorevole agli scambi: da Trapani, navigando a vela, guadagnare Cagliari è abbastanza agevole e Tunisi poi può essere raggiunta in una giornata «...e quando tira vento favorevole non è che una tirata» (Dal *Viaggio di 'Ibn Gubair* in M. AMARI, *Biblioteca arabo-sicula*, vol. I, Torino e Roma, 1880, p. 166). In più, le isole Egadi, oltre a costituire un sicuro riferimento per la navigazione, si trovano proprio al punto d'incontro di alcune correnti marine superficiali che percorrono, con andamento stagionale, la costa meridionale e quella settentrionale della Sicilia. L'importanza delle correnti marine superficiali nel Mediterraneo è dovuta al fatto che esse non sono, come in altri mari, puri moti di deriva ma anche moti di densità: da qui la notevole forza e velocità che raggiungono e di conseguenza l'attenzione che ad esse ha sempre riservato la navigazione velica. Cfr. A. METALLO, *Meccanismo della circolazione superficiale nel Mediterraneo*, in «Rivista marittima», LXXXII (1958), n. 1, pp. 24-36. V. pure le carte mensili delle correnti in appendice al lavoro del medesimo A., *L'onda portante meteo-oceanografica nel Mediterraneo*, in «Rivista marittima» XCV (1962),

n. 2, pp. 59-67. Certo, l'importanza delle correnti locali non va sopravvalutata (non è comunque paragonabile a quella delle grandi correnti stabili) ma in generale si può affermare che anche da questo versante la posizione geografica del porto di Trapani risulta piuttosto favorevole.

<sup>3</sup> C. TRASELLI, *Il traffico del porto di Trapani nel 1598-99*, in « Annali della facoltà di Economia e Commercio dell'Università di Palermo », I (1947), n. 2, pp. 3-15; O. CANCELILA, *Aspetti di un mercato siciliano, Trapani nei secoli XVII-XIX*, Caltanissetta-Roma, 1972, pp. 16-53.

<sup>4</sup> Cfr. in generale la messa a punto di O. CANCELILA, *Commercio estero (secc. XVI-XVIII)*, in « Storia della Sicilia », vol. VII, Napoli, 1978, pp. 123 sgg.

<sup>5</sup> Le tonnare in attività lungo il litorale trapanese erano numerose. Le reti venivano abitualmente calate al capo di S. Vito, a Scopello, a Monte Cofano, a Bonagia, a S. Giuliano, al Palazzo (estrema punta occidentale della città), a S. Teodoro e nelle isole di Favignana e Formica per una produzione annua aggirantesi intorno ai 13.000-15.000 barili. Su questo, oltre alle indicazioni di O. CANCELILA, *Aspetti di un mercato*, cit., pp. 135-144, cfr. G. RAFFIOTTA, *L'attività commerciale delle tonnare di Trapani nella seconda metà del secolo XVII*, in « Annali della facoltà di Economia e Commercio dell'Università di Palermo », X (1956), pp. 175-199. Più in generale sulla pesca del tonno a Trapani v. C. TRASELLI, *La pesca nella provincia di Trapani (storia e problemi)*, Trapani, 1953; G. DI STEFANO, *Le decime dei vescovi di Mazara sulle tonnare della Sicilia occidentale*, diss. di laurea, Università di Palermo anno accademico 1968-69. Utili pure F. DI PAOLA AVOLIO, *Delle leggi siciliane intorno alla pesca*, Palermo, 1805; V. LA MANTIA, *Le tonnare in Sicilia*, Palermo, 1901; A. MONGITORE, *Divertimenti geniali, osservazioni e giunte alla Sicilia inventrice del Sac. D. Vincenzo Auria*, Palermo, 1704, pp. 254-7; e soprattutto F. C. D'AMICO, *Osservazioni pratiche intorno alla pesca, corso e cammino de' tonni*, Messina, 1816.

In quanto alla commercializzazione marittima del vino, pur essendo passata la sua epoca migliore, legata ai traffici con La Goletta (v. L. ORLANDINI, *Trapani*, cit., p. 45), continuava a mantenersi su livelli elevati. È probabile che, oltre alla produzione dell'immediato *Hinterland*, si raccogliesse in porto una parte di quella del marsalese. I rapporti di scambio lungo itinerari terrestri erano infatti continui con tutta la fascia meridionale, fino a Mazzara ed oltre; l'approvvigionamento della città in un senso e i manufatti che il suo artigianato poteva offrire nell'altro, alimentavano un legame commerciale mai interrotto, favorito dall'andamento senza asperità del territorio. Diversi ci paiono invece i rapporti con l'altra importante area di specializzazione viticola presente nella Sicilia occidentale e cioè l'alcamese. La pianura costiera di Alcamo, per quanto divisa dal territorio di Trapani da una serie di formazioni montuose di discreto rilievo non era da quest'ultimo certamente irraggiungibile; almeno in due punti (a Nord, in direzione di Erice, passando sotto monte Sparagio e più a Sud, via Calatafimi) esistevano linee di collegamento praticabili. Ciononostante questa zona, sotto la spinta di una serie di produzioni d'esportazione (il vino, certo, ma anche l'olio di semi di lino, il sommacco, e vari tipi di frutta ed ortaggi) gravava su Castellammare e su Sala, l'approdo di Partinico. Inserita così nel circuito marittimo costiero, finiva col commerciare con Trapani — malgrado la vicinanza — prevalentemente via mare. La produzione vinicola però, una volta giunta a mare, si orientava piuttosto su Palermo, che costituiva a quel punto un'alternativa più favorevole. Gli itinerari terrestri verso Nord restarono impraticabili ancora a lungo: nel 1785 così li descriveva F. Münter: « l'intera contrada tra Alcamo, Segesta e Trapani è un deserto. In nessun luogo trovansi tracce di una strada battuta non essendovi che viottoli i quali nell'autunno sono di sufficiente incomodo a causa del terreno estremamente grasso e da sovrabbondanti piogge allagato » (F. MÜNTER, *Viaggio in Sicilia*, vol. I, Palermo, 1823, p. 34). Si vedano viceversa (ivi, pp. 48-50) le ben diverse condizioni di viaggio lungo il tragitto Trapani-Mazzara. Per ciò che concerne l'esportazione di formaggi e cacicavalli, essa si fondava su una locale produttiva casaria, alimentata da consistenti mandrie e greggi esistenti in territorio di Trapani e in quello di Monte S. Giuliano. In più convergeva su Trapani la produzione gra-

vante sull'asse Calatafimi-Vita-Salemi, con cui la città intratteneva stabili collegamenti anche per i rifornimenti di cereali e di prodotti dei « giardini ».

<sup>6</sup> Lo sviluppo della produzione salina è naturalmente favorito nella fascia costiera tra Marsala e Trapani da una serie di condizioni geofisiche eccezionalmente positive. Per impiantare saline ci vogliono in primo luogo siti adatti e quella costa, bassa e paludosa, vi si adatta a meraviglia. L'andamento climatico della zona poi (oltre ai venti intensi e frequenti, la temperatura media elevata ed il regime pluviometrico ridotto), inducendo un ottimo andamento del tasso di evaporazione, risulta pienamente rispondente alle necessità del processo salifero. Sulle caratteristiche geofisiche del litorale trapanese in relazione all'impianto di saline cfr. G. B. TALOTTI, *Cenni su di alcuni studi geologici e mineralogici della provincia di Trapani*, Trapani, 1881, p. 17. Sulle condizioni climatiche generali del trapanese v. G. CORSO, *Climatologia di Trapani*, Trapani, 1814. Per una tipologia delle caratteristiche naturali necessarie all'impianto di saline cfr. D. RUOCO, *Le saline della Sicilia*, Napoli, 1958, pp. 15-16.

Sul sale trapanese nella seconda metà del XIV secolo v. C. MANCA, *Aspetti della espansione catalano aragonese nel Mediterraneo occidentale. Il commercio internazionale del sale*, Milano, 1965, pp. 236-239. Notizie sulle saline trapanesi all'inizio del XVI secolo si trovano in J. LUCA DE BARBERIS, *Liber de Secretiis*, a cura di E. Mazzaresse Fardella, Milano, 1966, pp. 117-118 e 132-135; v. pure *I Capibrevi*, in « Documenti per servire alla storia di Sicilia, vol. XIII, Palermo, 1890, pp. 15-37; 389, 394, 495-500. Per le esportazioni di sale trapanese nella seconda metà del Cinquecento v. M. BRAZZALE, *Il mercato del sale nella Repubblica veneta nella seconda metà del XVI secolo*, Venezia, 1971, pp. 15-19. Un documento messo in luce da Cancila porterebbe a valutare la produzione esportata nel 1574 sulle 30.000 salme (*Commercio estero*, cit., p. 137). H. Königsberger viceversa scrive di 15.000 salme di sale esportato negli stessi anni da Trapani: cfr. *The government of the Sicily*, cit., p. 82. Trasselli, a sua volta, nell'articolo cit. sul traffico del porto di Trapani nel 1598-99 illustra una nota sulle saline trapanesi relativa al 1583 da cui si desume che la capacità produttiva era pari a 56.000 salme. Che la produzione trapanese di fine '500 si aggirasse sulle 50.000 salme è confermato anche dalle fonti dell'epoca (Orlandini, Pugnatore) le quali si riferiscono in tali stime alla salma di 8 tumoli, pari a circa 700 libbre (280 rotoli, qualcosa come 222 kg). Cfr. su tutto questo O. CANCELILA, *Aspetti di un mercato*, cit., nota 65, p. 37. I dati a nostra disposizione permettono viceversa di affermare che nella seconda metà del '700 la salma di sale trapanese era pari a circa kg. 569 (quasi 547 Lt). Ciò risulta pienamente confermato dalle indicazioni di C. BROGGIA, *Le risposte ai quesiti del console Balbiani*, a cura e con introduzione di A. Allocati, Napoli, 1979, pp. 70 e 161. Broggia indica infatti in cantara 7.20 (che corrispondono circa a kg. 571) il peso della salma trapanese. Tutte le indicazioni di cui disponiamo conducono a ritenere che una salma di tale misura fosse usuale a Trapani già a partire dalla seconda metà del '600: ad essa vanno comunque riferite le varie tabelle di esportazione di sale che abbiamo costruito. Per un quadro generale delle misure del sale in uso nel Mediterraneo cfr. J. C. HOCQUET, *Metrologie du sel et histoire comparée en Méditerranée*, in « Annales E.S.C. » XXIX (1974), pp. 393-424, che però purtroppo non si occupa della salma siciliana.

<sup>7</sup> Cfr. G. F. PUGNATORE, *Istoria*, cit., pp. 216-218.

<sup>8</sup> Il sale esportato era costituito da cloruro di sodio in cristalli, rimasto così come veniva estratto dalle saline: il cosiddetto sale « granito » o « grosso ». Con la macinatura e la riduzione in grani più fini il sale perde quelle qualità di resistenza alla umidità che, facendolo atto ad una lunga conservazione, ne permettevano il trasporto durante le lunghe traversate marine nelle stive dei legni da carico in partenza da Trapani per fuori Regno. Per questo motivo le esportazioni di sale molito erano molto ridotte, dirette verso scali prossimi e per lo più legate ai rifornimenti alle tonnare. Riguardo alle misure dei barili di tonno v. le indicazioni di O. CANCELILA, *Aspetti di un mercato*, cit., p. 32, nota 50; dello stesso A; v. pure *Le gabelle della Segrezia di Trapani*, in « Archivio storico per la Sicilia Orientale » LXII (1971), pp. 156 e 159. In Sicilia esistevano notevoli differenze tra le varie « stipe » in uno presso le di-

verse tonnare. Cfr. su questo F. C. D'AMICO, *Osservazioni*, cit., pp. 86-87. A Trapani era diffusa la «stipa piccola» detta «ponentina» del peso lordo di circa 75-80 rotoli. A questa misura vanno riferiti i dati delle esportazioni di tonno.

<sup>9</sup> Tra i commercianti genovesi operanti a Trapani ricordiamo Bartolomeo e Nicola Pertuso, Leonardo Bertino, Gasparo Casambresi, Francesco Magliore, G. Ambrogio Russo, Paolo Vinader, Andrea e Stefano Maringo.

<sup>10</sup> Le voci «nave» e «vascello» indicano genericamente legni trialberi pontati con più piani di vele. La voce «barca» a sua volta denota, altrettanto genericamente, qualsiasi legno di più piccola stazza, dal liudello alla tartana.

<sup>11</sup> Per indicazioni sulle rubriche dell'approvvigionamento v. la nota in appendice. Sulla franchigia per le provvigioni cfr. BF ms 235 c. 67. I capitani di nazionalità non precisata vanno probabilmente considerati in buona parte regnicoli. Sulla presenza in Sicilia della bandiera francese indicazioni di raffronto in C. TRASSELLI, *Sul movimento del porto di Messina nel 1587*, in «Economia e storia», II (1955), p. 456. Lo stesso Trasselli ha compiuto indagini sulla presenza in Sicilia dei bastimenti ragusei: cfr. *Note sui ragusei in Sicilia*, in «Economia e storia» XII (1965), pp. 40-79.

<sup>12</sup> Cfr. O. CANCELILA, *Aspetti di un mercato*, cit., pp. 29-33. Particolarmente interessante risulta il calo di presenze segnalato tra i legni indicati come «navi» e «vascelli» dal 1598-99 al 1630-31 (v. tabb. V e VI, ivi, pp. 45-46).

<sup>13</sup> La peste del 1624 era stata l'ultima di una serie di micidiali epidemie pestifere: quella del 1574-76 aveva dilacerato il tessuto cittadino uccidendo forse un terzo della popolazione. Direttore dei servizi sanitari della città era stato in quell'occasione Pietro Parisi, un medico trapanese già collaboratore del più celebre Ingrassia a Palermo (ed in polemica con questi sulla valutazione dei differenti tassi di mortalità tra «popolo» e nobiltà). Egli cercò di intervenire sulle vie di diffusione del morbo con misure di carattere igienico-sanitario, affiancando al lazzaretto esistente in S. Lorenzo un altro ricovero provvisoriamente attrezzato nella tonnara di Bonagia. Su P. Parisi cfr. G. GIARRIZZO, *La Sicilia dal Viceregno al Regno*, cit., p. 70; C. GUIDA, *Pietro Parisi medico trapanese e «cittadino palermitano»*, Palermo, s.d., estratto dalla «Rivista sanitaria siciliana», XVIII (1930); ancora di C. Guida cfr. poi *Sulla peste del 1624 in Trapani e in Palermo*, in «Bollettino medico» XVII (1939), pp. 133-147. Sulla epidemia del 1574 v. infine la descrizione di G. F. PUGNATORE, *Istoria*, cit., c. 224.

<sup>14</sup> Cfr. la ricostruzione di queste vicende in O. CANCELILA, *Aspetti di un mercato*, cit., pp. 39-42.

<sup>15</sup> R. GREGORIO, *Del corallo di Trapani*, cit., p. 758. Per la presenza di corallo nel litorale trapanese in periodo arabo v. le indicazioni di Edrisi e l'accenno contenuto nel «Libro delle meraviglie di Ibn al Wardi» in M. AMARI, *Biblioteca arabosicula*, vol. I, Torino-Roma, 1880, pp. 80 e 264. La prima ampia descrizione della pesca e lavorazione del corallo a Trapani unita a indicazioni sulla scoperta e sfruttamento dei banchi di Tabarca intorno alla metà del XIV secolo in G. F. PUGNATORE, *Istoria*, cit., cc. 183-192. Nel «Trattato di Sicilia», testo della fine del '500, si sottolinea la ricchezza del mare di Trapani per la pesca del corallo «da quali si cavano denari assai» (A. CRIVELLA, *Trattato di Sicilia*, ed. a cura di A. Baviera Albanese, Caltanissetta-Roma, 1970, pp. 62 e 88). Su vari aspetti della pesca un'utile documentazione è offerta da G. MALZANNI, *Il corallo e Trapani dal secolo XV al secolo XVIII (pesca, lavorazione, commercio)*, Diss. di laurea, Università di Palermo, anno acc. 1957-58. La presenza di banchi coralliferi nel litorale trapanese attirava l'attenzione degli osservatori: l'anonimo autore del «Teatro delle città di Sicilia» osservava che «nel mare di Trapani si pesca ottimo corallo e in abbondanza: pregio singolarissimo e a quel ch'io sappia concesso a pochi luoghi del Mediterraneo» (*Teatro delle città di Sicilia*, Palermo, 1973, p. 136). Per le particolari condizioni di temperatura e moto delle acque richieste dalla crescita del corallo v. J. M. PERES, *Océanographie biologique et biologie marine*, Paris, 1961, vol. I, pp. 456-457.

<sup>16</sup> Sull'importanza dei mercati del corallo livornese e genovese v. G. TESCIONE, *Italiani alla pesca del corallo ed egemonie marittime nel Mediterraneo*, Napoli, 1940, p. 111.

<sup>17</sup> A Palermo Tullio Di Cesare e Giovanni Stefano Oneto; a Genova Paolo Emilio Baldi, Nicola Scattini, Geronimo Vivaldi.

<sup>18</sup> Sulla esportazione di grani da Trapani in periodo aragonese cfr. A. PETINO, *Aspetti del commercio marittimo della Sicilia nell'età aragonese*, in « Bollettino storico catanese », XI e XII (1946 e 1947), p. 72.

<sup>19</sup> Le tonnare cui erano più legati interessi trapanesi erano quelle di Mondello, Magazzenazzi (Castellammare), Capo Boeo, Sciacca, Portopalo e Marzamemi.

<sup>20</sup> Oltre alle importazioni di pescato di tonnara si registrano per tutto il XVII secolo anche limitate importazioni di sale; si tratta però di salgemma proveniente dalle cave di Cammarata e noto appunto come « sale di Cammarata ». Veniva utilizzato principalmente per la salagione del pescato di tonnara e le quantità importate erano comunque molto modeste. Cfr. su tutto questo O. CANCELILA, *Aspetti di un mercato*, cit., p. 23.

<sup>21</sup> Il numero relativamente alto di destinazioni non indicate deriva da una particolare modalità di registrazione dei carichi incontrata solo nel registro del 1655-56. Eccone due esempi:

A 5 Settembre 1655

L(ascere)te) u(scire) a P(adro)n Franc(esco) Di Candia di Trap(a)ni pasta cant(a)ra due reposto in quattro quartalori tonnina netta di tono bar(ili) n. venti, p(er) Termini Cifalù Tusa Turrinova S(an)ta Agati San Fratello Brolo Naso Patti s(o)pra la sua barca

A 2 Ottobre 1655

L(ascere)te) u(scire) a P(adro)n Alberto Lo Gianni di Marsala tonnina netta bar(ili) n. sidici, grossami di tonno busunaglia bar(ili) n. 20 sopra la sua barca p(er) Marsala, Mazzara, Siculiana, Girgenti, Palma, la Licata Terranova e Scichili.

Questo tipo di annotazione ci pare evidenzi l'attività di piccolo smercio svolta da molti padroni di barca. L'importanza del circuito di cabotaggio nella Sicilia secentesca andrebbe approfondita nella sua connessione con le rotte terrestri, le fiere e gli itinerari fieristici e l'organizzazione del territorio. Cfr. a tal proposito C. TRASSELLI, *Les routes siciliennes du Moyen Age au XIX siècle*, in « Revue historique », CCLI (1974), pp. 27-44; A. GROHMANN, *Prime indagini sull'organizzazione fieristica siciliana nel Medioevo e nell'età moderna con particolare riferimento alla fiera di Sciacca*, in « Atti dell'accademia Pontaniana », n.s., XXVIII (anno acc. 1968-69), pp. 295-341; P. MARCHETTA, *Primi appunti per una storia del territorio siciliano*, in « Nuovi quaderni del Meridione », VII (1969), pp. 289-305. Sull'importanza della rotta costiera settentrionale v. pure C. TRASSELLI, *Transports d'argent à destination et à partir de la Sicile*, in « Annales E.S.C. » 18 (1963), pp. 900-901. Riguardo ai porti segnalati si confrontino le indicazioni contenute in V. BELLIO, *Il periplo della Sicilia nel Medioevo*, in « Archivio storico siciliano, n.s., VII (1883), pp. 22-49 e specialmente il prospetto comparativo dei toponimi tratti dai portolani dei secoli XIV-XVII conservati nelle biblioteche venete (pp. 38-49).

<sup>22</sup> In generale, sul ruolo della navigazione di cabotaggio nel Mediterraneo v. le indicazioni del dibattito a margine dell'intervento di C. TRASSELLI, *Les sources d'archives pour l'histoire du trafic maritime en Méditerranée*, in « Les sources de l'histoire maritime en Europe, du Moyen Age au XVIII siècle », Paris, 1962, pp. 118-119.

<sup>23</sup> Sulla insurrezione del 1672 a Trapani cfr. G.B. CARUSO, *Memorie storiche*, parte terza, vol. II, Palermo, 1745, p. 167; E. LALOY, *La révolte de Messine. L'expédition de Sicile et la politique française en Italie (1674-1678)*, tome I, Paris, 1929, pp. 194-205. Per un inquadramento generale della vicenda v. pure il recente *La rivolta di Messina 1674-1678, e il mondo mediterraneo nella seconda metà del Seicento*, Atti del convegno storico internazionale tenuto a Messina il 10-12 Ottobre 1975, Cosenza, 1979. Sui provvedimenti a seguito della rivolta v. infine BF, AS, bandi, 19 e 22 Agosto 1674.

<sup>24</sup> Costruita su una penisola arcuata lunga sul mare, Trapani originariamente ne occupava solo la parte mediana. Prima della sua espansione a ponente avvenuta in periodo aragonese la città appariva perciò come un quadrilatero, appoggiato al porto lungo il suo lato meridionale. Due parrocchie, San Pietro a mezzogiorno e San Nicola a tramontana, si dividevano questo spazio, orientando la elementare distinzione tra

gente di mare (a sud) e « terrazzani » (a nord). Appena alle spalle del porto, il popoloso quartiere Casalicchio (un dedalo di vicoli dalle tipiche case basse con gli ingressi stretti ed arcuati) ospitava una comunità di pescatori. Nella stessa contrada stavano naviganti e mercanti ed in più, mischiati ad essi, tutti quei produttori di servizi fruiti dal settore marittimo: i biscottari, i calafati, i carpentieri, gli osti. Più a settentrione, nella fascia intermedia, si situava il quartiere di mezzo, il quartiere dei bottegai e dei mastri artigiani di ogni genere, ruotante attorno alla Giudecca, il rione ebreo. Ancora più a nord infine, attorno alla Chiesa di S. Nicola, si erano stabiliti commercianti, proprietari, ma soprattutto nobili e religiosi. La progressiva costruzione della « regione nuova » il quartiere Palazzo, iniziata sotto il regno di Giacomo, andando a riempire la parte occidentale della penisola ruppe questa struttura lineare prima ancora che si fosse compiutamente definita. Legata alla presenza aragonese ed alla corrente di traffici riversatasi su Trapani all'indomani dei Vespri essa spostò ad ovest il baricentro urbano, rimescolando la disposizione dei gruppi sociali. Attorno alla rua grande ed alla Chiesa di S. Lorenzo, già cappella del fondaco dei genovesi e nuova terza parrocchia, la città si riprodusse nelle sue componenti essenziali. L'edificazione del nuovo quartiere fu un processo lento, durato per secoli, su cui interferirono a lungo le esigenze imposte dalle successive ricorrenti opere di fortificazione. (Particolarmente nel sedicesimo secolo la minaccia musulmana di invasione della Sicilia aveva fatto di Trapani uno dei cardini della difesa dell'Isola). Negli stessi anni, sul piano dell'organizzazione del tessuto sociale iniziava quella progressiva formalizzazione delle associazioni di mestiere che avrebbe portato poi alla produzione normativa ed alla cristallizzazione statutaria tipiche del diciassettesimo secolo, mentre il contemporaneo fiorire delle confraternite religiose offriva parallelamente altri ambiti di espressione e di riconoscimento. Nel quadro di crescita delle devozioni e di proliferazione culturale propria del clima post-tridentino non mancavano del resto forme di ricomposizione a vari livelli dell'unità del mondo cittadino. La processione del venerdì santo (« i Misteri »), evolutasi anche a Trapani dal modello recitato della « casazza » genovese a quello della sfilata dei gruppi lignei rappresentativi delle varie corporazioni di mestiere, doveva esserne il momento rituale più significativo. L'affermazione di questa processione, senz'altro tra le più alte manifestazioni del gusto pedagogico-spettacolare controriformistico, fu però lenta e difficoltosa. Più antica e a lungo più popolare era la cerimonia del lunedì dopo Pasqua, il « cilio » ovvero l'offerta dei ceri delle maestranze alla Madonna. Naviganti (« la navi ») e pescatori (« la varca ») capeggiavano in quell'occasione l'artigianato cittadino. Ciò non era privo di significato in una manifestazione che esprimeva la riunificazione della *civitas* attraverso la riaffermazione dei « gruppi corporati » come base della vita sociale e dell'ordine riconosciuto di cui la Patrona era garante. Maria di Trapani, un simulacro raffigurante la Madonna col bambino, era infatti il riferimento ideale essenziale della città. Sito abitualmente nel convento carmelitano dell'Annunziata, alcuni chilometri fuori le mura, veniva trasportato a Trapani nei momenti più difficili e rischiosi della vita collettiva. L'intera comunità si stringeva allora attorno ad esso, sentendosi riconciliata e protetta. In questi trasferimenti solo la gente di mare poteva portarlo sulle proprie spalle, in quanto, come voleva una credenza popolare, « purtari non si fa di altri genti ». Una serie di dati leggendari comuni anche ad altre immagini sacre (venuta da oriente sulle acque a bordo di una nave trascinata in porto da una tempesta ecc.) rafforzavano la connessione tra Maria di Trapani ed il mare, un legame che evidenzia la vocazione marittima della città.

<sup>25</sup> Le imbarcazioni raggruppate nella colonna « altri tipi » sono precisamente otto fregate, due feluche, un brigantino, una mozza ed un petacchio.

<sup>26</sup> Negli anni '60 il mercato del sale era stato caratterizzato dal consueto problema di una domanda estera discontinua ed insufficiente. Per la tratta quadriennale delle saline di Marsala e Trapani era stata offerta nel marzo 1663 da Giovanni Di Vincenzo la considerevole somma di 1.600 onze (cfr. AST, ST, busta 30, *Fedi di notaro e riveli, bandi, atti vari*, 1614-1707). Tuttavia la buona produzione delle annate 1663-64 e 1664-65 rimase in gran parte invenduta, con conseguente decremento di prezzo. V. per questo O. CANCELILA, *Aspetti di un mercato*, cit., pp. 43-44.

<sup>27</sup> Simone Tipa, già magazzinoiere e depositario delle somme della deputazione frumentaria nella fase acuta della carestia, organizzava da Trapani le spedizioni, mentre il fratello Antonino, residente a Napoli, teneva i contatti col mercato. Tra i principali altri mercanti cittadini ricordiamo Giovambattista Viale, Geronimo Palazzolo, Rocco Guarnotta, Alberto Salmeri, Rocco Prestarà, Luciano Polizzi, Adriano Sala, Paolo Testagrossa, Giacomo Scafili.

<sup>28</sup> V. AST, notaio Carrara Giuseppe, atto 27 Ottobre 1677: il comandante della squadra corsara olandese vende a tale Giovanni Di Federico di Trapani una caravella predata di circa 900 salme di portata.

<sup>29</sup> La corsa era praticata da secoli dai Trapanesi «...ces demi-catalans dont les barques mal armées n'hésitaient pas à attaquer les corsaires barbaresques...» (F. BRAUDEL, *La Méditerranée*, cit., p. 84). Cfr. pure C. TRASELLI, *Antonio Fardella, vice ammiraglio di Trapani*, Trapani, 1951, pp. 15-16. Su talune clamorose imprese di brigantini trapanesi v. G. F. PUGNATORE, *Istoria*, cit., cc. 228-29. Sull'incursione di Monastir v. pure V. SORBA, *Istoria di Trapani (De rebus drepanitanis)*, tr. it. a cura di G. Calvino, Trapani, 1876, p. 39.

<sup>30</sup> Il 18 gennaio 1678 Padron Francesco D'Amato assumeva con regolare contratto Capitan Giuseppe Gambona per comandare il suo brigantino corsaro chiamato S. Anna «...nelli viaggi di corso di prossimo da farsi contro l'inimici di Dio e di S. Maestà, che Dio guardi, in quelli mari, luoghi e parti al detto Padron Francesco benvisti...». Come paga il Gambona avrebbe ricevuto «due parti di marinaio di netto» come comandante ed il 10% delle prede in quanto pilota. Nello stesso giorno il D'Amato arruolava anche l'equipaggio: 12 uomini. In più sul brigantino viaggiavano centodieci onze, a cambio, di terzi. V. AST, notaio Carrara Giuseppe, atto 18 gennaio 1678. Sulla corsa come attività economica usuale a Napoli e nei grandi centri marittimi del Mediterraneo v. R. ROMANO, *La vita economica*, in «Storia di Napoli», vol. VI, tomo I, Napoli, 1970, p. 550.

<sup>31</sup> Nella scelta delle prede non si andava troppo per il sottile e poteva accadere che il Senato, magari su ordine del Tribunale del Real Patrimonio, ne ordinasse la restituzione (cfr. BF, AS, *Acta*, 1699-1700 cc. 58-59). Era comunque convinzione generale che assalire feluche barbaresche non fosse reato. L'antico motto trapanese «cui afferra un turcu è so» esprimeva brutalmente lo stesso concetto. Il mercato degli schiavi a Trapani aveva vissuto nel XVI secolo una fase fiorente ma ancora nel corso del '600 si svolgevano in città aste pubbliche; un certo numero di schiavi era impiegato nei lavori di fortificazione, gli altri venivano utilizzati in vari modi da privati e comprati o venduti al pari di qualsiasi altra merce: la seguente registrazione li carico lo dimostra facilmente:

A 4 Gennaio p(rim)a in(dizion)e 1678. L(asceret)e u(scir)e a Dionisio Carrara di Trapani una schiava nera nominata Fatima d'anni 16 statura bassa, e barracani n. 60 con barcha di P(adro)n Vito Figuccio di questa detta città p(er) la città di Palermo». La presenza di schiavi registrati in uscita, pur molto ridotta era in quegli anni abbastanza costante: comprati dalla nobiltà palermitana venivano inviati quasi tutti nella Capitale. Una buona parte di essi erano di razza bianca e molti venivano annotati come «cristiani». Offriamo qui di seguito un prospetto del numero di schiavi registrati in uscita nell'ultimo venticinquennio del XVII secolo.

1674-75	2	1682-83	16	1691-92	3
1675-76	—	1683-84	1	1693-94	1
1676-77	1	1684-85	1	1694-95	2
1677-78	12	1685-86	3	1695-96	1
1678-79	4	1686-87	13	1696-97	5
1679-80	9	1688-89	1	1697-98	5
1680-81	12	1689-90	4	1698-99	3
1681-82	11	1690-91	4	1699-1700	2

<sup>32</sup> I 7.971 barili prodotti a Formica nel 1681 o i 4.804 di Favignana nel 1682 non trovano riscontri paragonabili in anni vicini e bisogna risalire indietro di un

quarantennio per registrare quantitativi superiori. Cfr. O. CANCELILA, *Aspetti di un mercato*, cit., pp. 142-43.

<sup>33</sup> Nella colonna « barche » sono stati inseriti tre schifazzi in uscita. Ugualmente, nella colonna « navi » è stata inclusa una marsigliana.

<sup>34</sup> In più su tutto il commercio siciliano gravavano gli effetti di una circolazione monetaria fortemente perturbata: sulla moneta falsa e sul bando del 5 settembre 1686 v. V. AURIA, *Historia cronologica*, Palermo, 1697; A. MONGITORE, *Diario palermitano*, in Biblioteca storica e letteraria di Sicilia » a cura di G. Di Marzo, vol. VII, Palermo, 1871, p. 52. Cfr. pure le valutazioni di L. BIANCHINI, *Della storia economico-civile di Sicilia*, vol. I, Napoli, 1841, pp. 337-338.

<sup>35</sup> L. ORLANDINI, *Trapani*, cit., p. 47. Per indicazioni sulla storia della lavorazione del corallo a Trapani, v. G. TESCIONE, *Origini dell'industria e dell'arte del corallo in Sicilia*, in « Archivio storico per la Sicilia », XVIII (1940), pp. 141-184. Il Tescione, che aveva già pubblicato un altro lavoro sul corallo (*L'industria del corallo nel Regno di Napoli*, Napoli, 1938) raccolse poi i suoi studi nel volume *Italiani alla pesca del corallo ed egemonie marittime nel Mediterraneo*, cit. Sulla lavorazione artistica v. pure A. DANEU, *L'arte trapanese del corallo*, Palermo, 1964. Curiosamente interessante rispetto alle tecniche di lavoro è poi il componimento poetico in versi edecasillabi di G.M. CALVINO, *L'industria trapanese*, Trapani, 1825, pp. 21-23. L'abilità dei maestri trapanesi era già elevatissima nel XVI secolo come dimostra la famosa composizione di 85 immagini scolpite che il Vicerè Avalos D'Aquino marchese di Pescara comprò in città per donarla al Sovrano. Cfr. S. SALAMONE MARINO, *Una montagna di corallo, scultura trapanese del secolo XVI*, in « Archivio storico siciliano », n.s., XIX (1884), pp. 277-288.

<sup>36</sup> Sostenute e l'una e l'altra da credenze circa qualità apotropaiche del corallo. Scriveva Alfio Ferrara agli inizi del XIX secolo: « ...it is very usual in the inland parts of Sicily, to see children wearing amulets of coral round the neck for the above purpose. In the cities it is worn by many in the shape of a horn, as a protection against the influence of evil eyes. It was even believed, that coral would drive away devils and evil spirits, hence perhaps arose the custom of making crowns of it ». (A. FERRARA, *On the coral fishery in the sicilian seas*, London, 1812, pp. 15-16). Sull'uso del corallo nella farmacopea del XVIII secolo v. A. CAPPARONI, *I coralli e le perle nella terapia di Giuseppe Donzelli*, in « Pagine di storia della medicina », VII (1963), n. 5, pp. 52-55.

<sup>37</sup> Nella chiesa dei pescatori di corallo, S. Lucia, due lapidi ricordavano « ...a memoria e beneficio delli posteri... » la scoperta di due importanti secche corallifere: cfr. BF ms 33, G. POLIZZI, *Le iscrizioni pubbliche esistenti a Trapani*, cc. 9-10. Chi trovava una nuova zona produttrice la sfruttava in proprio oppure ne cedeva ad altri il diritto, riservandosi una percentuale del pescato « ...secondo lo stile e consuetudine marittima di questa città ». AST, notaio Maurici Aloisio, atto 2 ottobre 1749.

<sup>38</sup> Nel 1689-90 due capitani trapanesi, Angelo La Torre ed Alberto Drago approvvigionavano le proprie tartane armate per « andare in corso ». La rubrica delle provvigioni di quell'anno ne dà notizia alle date: 1 Maggio, 30 Maggio, 26 Luglio, 27 Luglio, 22 Agosto 1690.

<sup>39</sup> Sui contagi a Roma, Civitavecchia, Ragusa, Bari v. BF, AS, *bandi*, 2 e 8 Aprile 1691. Su quello del Regno di Napoli v. i bandi del 13 e 15 Gennaio e del 6 e 9 Febbraio 1691, v. pure G.B. CARUSO, *Memorie istoriche*, cit., pp. 242-243.

<sup>40</sup> Sul terremoto del 1693 v. V. AURIA, *Historia cronologica*, cit., pp. 192-202; A. MONGITORE, *Diario*, cit., pp. 103-106.

<sup>41</sup> Nella colonna « barche » sono stati inclusi otto schifazzi in uscita; nella colonna « navi », a sua volta, sono state inserite sei « marsigliane » sempre in uscita.

<sup>42</sup> Il liudello (o laudello o ligutello o ligudello) era l'imbarcazione tipica dei pescatori di corallo trapanesi. Si trattava di un piccolo bialberi dallo scafo piatto e dalle estremità tondeggianti. Cfr. A. MONGITORE, *Divertimenti geniali*, cit., pp. 225-26.

<sup>43</sup> Sull'attività degli zafferanai v. C. GUIDA, *Trapani durante il governo del Vicerè Giovanni De Vega*, Trapani, 1930, p. 44.

<sup>44</sup> Ancora oggi è visibile nella chiesa di S. Francesco d'Assisi una pietra tombale del 1663 di tale Joannes De Bovos Armenus edificata « sibi suaque nationis ». Cfr. l'articolo di C. TRASELLI sul numero del 17 Novembre 1951 del quotidiano cittadino « Trapani sera ». La comunità armena era variamente presente in molti porti italiani: a Livorno era piuttosto consistente e controllava buona parte dei traffici col Levante.

<sup>45</sup> V. i capitoli della maestranza in BF, AS, *Lettere*, busta 1632-33, 30 Agosto 1633. Per le restrizioni varie imposte dal Senato a tutela della corporazione v. BF, AS, *Acta*, 1 Luglio 1691 e 31 Ottobre 1695. I maestri corallari usavano attendere sulla banchina l'arrivo in porto delle barche da pesca: lì si contendevano il prodotto migliore e contrattavano il prezzo più favorevole. Poiché le inevitabili discussioni tra gli acquirenti degeneravano sovente in « disordinate risse » si era stabilito un criterio rigido di accesso alle barche che tornavano col pescato. In più nessun mercante o altro privato non appartenente all'arte in qualità di maestro era abilitato a partecipare alla contrattazione, che durava l'intera giornata. L'indomani, introdotto il corallo in città, la compravendita era libera ed il prodotto invenduto poteva essere riposto in una sorta di magazzino comune sito nel convento dei Padri Cappuccini. Cfr. BF, AS, *Bandi*, 4 Luglio 1691. Qualche anno dopo il Senato fu costretto a richiamare i maestri al rispetto dei capitoli dell'arte relativi alle paghe dei lavoratori (« perciatori », « ritondatori » etc.). La manodopera, tra cui spiccava una tradizionale componente femminile, veniva sottopagata e retribuita con « robba commestibile d'altra conditione e qualità a boni prezzi, e doppo quella rivendendo a minori prezzi di quelli... », lucrando così « dalle povere persone operaie quali travagliano e pascono la loro vita con l'industria... ». V. BF, AS, *Acta*, 22 Novembre 1695, 2 Giugno 1726. Alla fine del Seicento una trentina di maestri tentarono di organizzare traffici stabili con Palermo: v. AST, notaio Carrara Giuseppe, atto 21 Maggio 1698. Per la citata, posteriore, ingiunzione ai corallari v. infine BF, AS, *Acta*, 20 Luglio 1712.

<sup>46</sup> Per l'istituzione del porto franco e scala franca a Messina (15 agosto 1695) cfr. V. AURIA, *Historia cronologica*, cit., p. 186; A. MONGITORE, *Diario*, cit., p. 130.

<sup>47</sup> Una famiglia di mercanti trapanesi (i La Galia), legati ad un gruppo di commercianti cagliaritari (Don Antonio Genovese, F. Aschiero, G. B. Cutis, G. Aurame) rifornivano una serie di tonnare sarde (Pozzopai, Pozzopaglia, Saline) esportando « corpo » di canape, sale molito, barili nuovi, materiale di calafataggio. Al ritorno organizzavano l'importazione di tele da Livorno, includendo nella rotta Palermo, verso cui indirizzavano partite di pelli conce. Nicolò La Galia era uno dei padroni di barca più apprezzati in città ed era stato eletto Console del Mare ininterrottamente dal 1682 al 1694. Negli ultimi anni del secolo i La Galia avevano esteso la loro attività anche al settore del sale dove la crisi degli anni '80 aveva provocato un notevole ricambio tra gli operatori commerciali. Ai vari Tipa, Scafili, Prestarà succedevano negli anni '90 Paolo Testagrossa (in contatto a Napoli con Nicolò Durante e Nicolò Positano) e Giovanni Castelli, un capitano ben noto in città; già Console del Mare nell'80-81, 88-89 e 94-95, quest'ultimo aveva smesso di navigare e si era dato al commercio, avviando alla stessa attività il figlio Giacomo. In più operavano a Trapani i calabresi Francesco Pinnelli, che organizzava traffici di sale nel basso Tirreno ed il veneziano Andrea Barchi, che, stabilitosi a Trapani pilotava dal '93 in poi quasi tutte le esportazioni per l'Adriatico.

<sup>48</sup> I consoli della maestranza dei naviganti esigevano ogni anno da tutti i proprietari di imbarcazione una tassa proporzionale alla portata. Specialmente i padroni dei legni di stazza inferiore dovevano ritenere iniqua la situazione a causa della « concorrenza » dei loro colleghi « pescatori », che risultavano esenti dalla imposizione. La controversia tra le maestranze (1646) fu appianata con l'intervento del Senato attraverso un compromesso sancito da un atto pubblico. Venne deciso di dividere il perimetro costiero siciliano in due fasce: la prima da Trapani a Milazzo incluso (lungo la rotta settentrionale) e la seconda da Trapani a Milazzo escluso (lungo quella meridionale); in una delle due sarebbe stata assicurata la libera attività alla marina da pesca. È evidente la sproporzione tra i due tratti di costa e come quindi fosse ritenuto importante il cabotaggio tirrenico malgrado l'esclusione di Messina.

Affidata la sorte alla mano di un bambino, ai pescatori toccò la parte di tramontana. Ciò significava che: «...navigando detti pescatori con tali loro schifazzi da detta Città infino alla città di Milazzo inclusiva per la parte di tramontana et per tutti li lochi di detta parte insino a Milazzo inclusiva siano franchi e liberi dal peso d'havere da pagare detta elemosina seu ragione di cascia di marinai e che volendo detti piscaturi con detti loro schifazzi navigare da detta città di Trapani insino alla città di Milazzo esclusiva per la parte di mezzogiorno e per tutti li lochi di detta parte di mezzogiorno sino a Milazzo esclusiva in tal caso siano obbligati pagare la detta ragione ogni volta et in quali casi nelli quali tocca a pagare il falangaggio». V. BF, ms 233 (*Privilegi osservatoriali dei pescatori della città di Trapani*), cc. 32-34. La sorte probabilmente avvantaggiò i pescatori e non solo per il particolare andamento della rotta settentrionale, che meglio si prestava al piccolo cabotaggio. Le saline, poste a Meridione della città, erano infatti servite tradizionalmente dagli schifazzi dei pescatori ma ricadevano nel raggio di trenta miglia nel quale non si pagava il «falangaggio» e di conseguenza nemmeno la tassa imposta dai naviganti. In più un effettivo controllo sugli spostamenti degli schifazzi era ben difficile ed in sostanza i pescatori proseguirono come prima nelle loro attività commerciali. I naviganti tentarono ancora di farli pagare ma la questione si risolse di nuovo a loro sfavore.

<sup>49</sup> Il prezzo dei noli dipendeva ovviamente dal quantitativo imbarcato (misurato a salma o a cantara) e dalla distanza. La durata del viaggio era affidato alla sorte ma il tempo concesso per le operazioni di terra veniva rigidamente prefissato; per ogni giorno di sosta oltre quelli stabiliti (stallie) veniva prevista una penale. Su quest'aspetto, che premeva particolarmente agli armatori, i contratti erano in genere estremamente precisi. Non dovevano essere infrequenti infatti situazioni quali quella occorsa a tale G. Antonio Borracca, genovese, giunto in porto con la sua tartana ed ivi bloccato dalla mancata consegna di undici schiavi turchi pagati 5.950 pezzi da «otto reali» di Spagna. Oltre alle spese portuali cui andava soggetto per la sosta forzata, il vitto ed il salario dei suoi uomini ed i possibili noli perduti, egli aveva un motivo decisivo per non prolungare le soste intermedie: seimila «pezze da otto» prese «a cambio» a Genova e dunque da restituire a termine con interessi (v. AST, Notaio Carrara Giuseppe, atto 16 Novembre 1677). Non sempre il nolo era calcolato sulla quantità della merce in viaggio: talvolta, in genere per piccoli carichi si stabiliva una cifra unitaria. Padron Francesco Manca ad es. noleggiava così lo stesso anno il suo schifazzo «Gesù, Maria, Giuseppe» (la gran parte dei legni trapanesi veniva posta sotto la protezione della trinità «terrestre») per il trasporto di settemila «bacarelle» di Sciacca a Palermo al prezzo forfettario di tre onze e sette tari e con pagamento in due rate (AST, Notaio Carrara Giuseppe, atto 8 Agosto 1677). Le somme da versare venivano conteggiate in genere in moneta siciliana, ma talvolta, a seconda del porto d'arrivo, si effettuavano pagamenti in valuta estera. Cfr. AST, Notaio Carrara Giuseppe, atto 3 Settembre 1677; lo stesso registro contiene numerosi atti interessanti lo stesso profilo: 13 Luglio 1677, 13 Novembre 1677, 20 Luglio 1677, 7 Giugno 1678.

<sup>50</sup> Tutti i bastimenti giunti in porto con qualche merce a bordo avevano obbligo di «manifesto»: dovevano cioè dichiarare entro un tempo dato il contenuto del carico. Per tali operazioni intervenivano i sensali o mezzani, le cui relazioni erano poi depositate in Segrezia; questi pubblici ufficiali, nominati dal Senato con l'approvazione del Segreto, dovevano anche introdurre i bastimenti in porto, assistendoli nelle operazioni sanitarie, nel pagamento dei diritti portuali, nel carico delle provvigioni etc. Essi occupavano perciò una posizione che si può definire strategica negli equilibri commerciali, fungendo da cerniera tra bastimenti stranieri, mercanti locali, ed apparati (regi o civici) di controllo della navigazione e dei traffici. Sulla presenza dei sensali nelle varie operazioni di vendita cfr. A. CUTRERA, *Regolamento di polizia urbana ed annona della città di Trapani del 1666*, Palermo, 1937, p. 13 (art. XVIII e XIX). Sul ruolo dei sensali nel contrabbando v. le osservazioni contenute in AST, ST, busta 156, *Dogane, 1816-17*, cc. 37-38.

<sup>51</sup> «Perché abbiamo avuto notizia che li barche piccole come sono filuche, liudelli ed altri che vengono in questa città e portano diverse robbe e mercantie e

nell'arrivo di esse non fanno il manifesto di dette robbe dicendo d'aver tempo d'hore 24 e doppo in il tempo di notte entrano sudette robbe dalle muraglie di questa città fraudando li dritti della regia Segrezia (...) si ordina che devono presentare manifesto nel medesimo giorno capitano, senza pernottare». Il brano è tratto dalle istruzioni del Segreto Mellia, riportate nell'istruttoria per causa di contrabbando in AST, ST, busta 95, *Certificati, manifesti, bandi, anni 1718-1742*, 1 Settembre 1741. Le pene previste per la presentazione mancata, ritardata o scorretta del «manifesto», che in origine comportavano solo la confisca e vendita dell'intero carico, venivano estese con queste disposizioni anche alle imbarcazioni su cui viaggiava la merce. Il ricavato delle vendite veniva ripartito tra la Regia Corte (metà), il Segreto (un quarto) ed il denunciatore (il restante quarto). Lo stesso Segreto del Regno Mellia, in un'altra visita del 21 Marzo 1672 aveva dettato le norme sulla numerazione del prodotto di tonnara e sull'obbligo di responsale per i carichi di sale da venti salme in su.

<sup>52</sup> Le indicazioni tratte dai bandi ed i brani citati sono tratti (qualora non diversamente attribuiti) da una minuta dei bandi segreziali emessi nel periodo 1680-1708 contenuta in AST, ST, busta 172, *Frammenti vari anni 1662-1812*. Per i bandi segreziali del periodo 1708-1713 v. AST, ST, busta 43, *Lettere 1649-1717*.

<sup>53</sup> In particolare le disposizioni del Segreto prevedevano: che coloro che avessero ottenuto licenza di vendita del sale avrebbero dovuto registrarla il giorno stesso nell'ufficio del Segreto; che fosse preparata una polizza per ogni quattro compratori annotando specificatamente quantità e nomi; che appena ultimata la pesca bisognasse rivolgersi al Segreto per effettuare subito la numerazione.

<sup>54</sup> Gli ordini del Maestro Segreto del Regno Luigi Spinola P.pe di Gran Monte del 17 Agosto 1695 prevedevano che anche il carico di partite di sale inferiori a venti salme si dovesse effettuare in presenza di un guardiano e dopo averne dato notizia al Credenziere. Cfr. i bandi della Segrezia successivi a quell'anno in AST, ST, busta 172, *Frammenti vari anni 1662-1812*. Gli ordini volti ad evitare i contrabbandi di sale erano stati in precedenza emanati in seguito a indicazioni in tal senso dei Vicerè e del Tribunale del Real Patrimonio: ordini del 25 Maggio 1675; 18 Marzo 1680; 5 Ottobre 1682.

<sup>55</sup> I maestri corallari «...sogliono andare a bordo a comprare robbe dalle vascelli e tartane che vengono in questo porto cambiandole con cose di corallo e statue di alabastro...». Cfr. la deposizione di Giacomo Di Grado, *civis drepanensis*, in AST, ST, busta 40, *Penes acta 1680-1698*, istruttoria 24 Agosto 1700. V. pure la deposizione del 2 giugno 1716 in AST, ST, busta 95, *Certificati, manifesti, bandi, anni 1718-1742*.

<sup>56</sup> V. AST, ST, busta 40, *Penes acta, anni 1680-1698*, istruttoria 2 Agosto 1681. Per il contrabbando di formaggi v. pure, ivi, le istruttorie 6 Luglio 1689, 13 Maggio 1690, 27 Marzo 1690, 20 Maggio 1690. Su un caso di contrabbando di schiavi v. ancora, ivi, l'istruttoria del 12 Settembre 1680.

<sup>57</sup> Uno dei sistemi più noti di contrabbando praticato in collusione da privati cittadini e da pubblici ufficiali era semplicemente quello di spostare le merci destinate all'esportazione estera in un'altra Segrezia del Regno, dove solo una parte del carico veniva effettivamente dichiarata. Il Segreto locale, avendo comunque interesse allo incremento delle entrate, sorvolava sulla irregolarità ed introitava emolumenti in sovrappiù, togliendoli al collega. Cfr. O. CANCELILA, *Le gabelle della Segrezia di Trapani*, cit., pp. 142-143. Contro questa prassi la prammatica del 13 Marzo 1651, al paragrafo 13, prevede che i Segreti non autorizzino l'esportazione all'estero di merci provenienti da altra comarca. Cfr. *Pragmaticarum Regni Siciliae*, tomo III, Palermo, 1700, pp. 243-244.

<sup>58</sup> V. ad esempio il bando del 1680 ed i successivi ordini del Tribunale del Real Patrimonio del 5 ottobre 1682 in AST, ST, busta 172, *Frammenti vari, anni 1662-1812*.

<sup>59</sup> Per un esempio di bando relativo alla denuncia dei pubblici ufficiali corrotti v. BF, AS, *Bandi*, 6 Novembre 1699. Anche al di qua della connivenza i tentativi di introduzione di una maggiore severità si scontravano con tradizionali costumi di scarsa efficienza. Nel 1708 il Segreto Rosario Fardella era costretto ad emettere ordini

contro l'uso del gioco delle carte da parte di funzionari segreziali nei locali della dogana. In aggiunta alle pene previste dalle ordinanze viceregie vi si prevedeva quattro onze di multa, un mese di carcere e la sospensione a tempo indeterminato dall'esercizio dell'ufficio. Cfr. AST, ST, *bandi 1582-1714*, 17 Gennaio 1708.

<sup>60</sup> Dai volumi delle istruttorie per cause di contrabbando emerge chiaramente come non tutti i settori venissero colpiti allo stesso modo. Un'analisi delle azioni repressive evidenzia anzi come l'impegno delle autorità fosse debole proprio in aree di forte sospetto. Da una fede del 1794 del notaio segreziale Melchiorre Marino si ricava ad es. come dal 1558 fino al 1793 si fossero riscontrati nelle tonnare e nei litorali di S. Vito lo Capo, Bonagia e S. Giuliano solo quattordici casi di contrabbando di cui solo quattro relativi a prodotti di tonnara. V. la minuta contenuta in AST, ST, busta 172, *Frammenti vari, anni 1662-1812*. Lo stesso discorso potrebbe condursi per il corallo ed il sale. Relativamente più frequenti invece appaiono gli interventi repressivi e le confische comminate a padroni di barca e comandanti, tra cui non pochi stranieri. Talvolta tali irruzioni provocano vivaci e persino violente reazioni. Cfr. in proposito l'episodio descritto nell'istruttoria del 4 Novembre 1686 in AST, ST, busta 40, *Penes acta, anni 1680-1698*. Messa alle strette gli accusati di contrabbando si difendevano tentando di accampare l'ignoranza delle norme specifiche dei bandi trapanesi e specialmente in quella sulla limitazione di tempo per la presentazione dei « manifesti »; qualcuno tentava anche di screditare i testi a carico (cfr. ad es., ivi, la deposizione del 2 Novembre 1686). Le chiese erano tradizionalmente luoghi di ricettazione delle merci di contrabbando e l'abitudine era lunga dall'essere in fase di esaurimento. V. per questo, ivi, l'istruttoria del 16 Ottobre 1696 e quelle successive del 6 Agosto 1728 e 24 Gennaio 1733 in AST, ST, busta 95, *Certificati, manifesti, bandi, anni 1718-1742*. V. infine anche l'istruttoria del 7 Febbraio 1756 in AST, ST, busta 22, *Contrabbandi (istruttorie e provvedimenti)*, cc. 103-115.

<sup>61</sup> È illuminante a questo proposito la lettura del manoscritto anonimo 4QqB25 della Biblioteca Comunale di Palermo, *Memorie del presente stato civile della città di Trapani. Intorno alle varie cagioni, per le quali si rendono quivi facili ed animosi alcuni abitanti in operare con eccesso e si accennano alcuni mezzi, che possono essere di vantaggio, specialmente alla pubblica salute del Regno*, Palermo, 1764. L'autore, avendo soggiornato in città per alcuni mesi vi stigmatizza « ...dei notabili eccessi, che restano tuttavia impediti, e soprattutto molti contrabbandi d'ogni spezie, per li quali non poco ne va interessato il Regio Erario » (c. 6). Egli sottolinea fortemente inoltre il carattere abituale delle pratiche illegali: « ...è costantemente innegabile, che il malcostume regna molto in questa città, specialmente nella gente della marina, la quale è pur troppo risoluta ed inclinata ad ogni genere di contrabbandi » (cc. 23-25). Un ruolo di rilievo nelle frodi è attribuito ai salinari, « ...gente... africana e selvaggia » e la trascuratezza o connivenza delle Pubbliche Autorità vi viene aspramente denunciata (cc. 34-35 e 41-44).

<sup>62</sup> G. E. DI BLASI, *Storia civile del Regno di Sicilia*, cit. tomo VIII, libro XII, pp. 361-362. Contemporaneamente fenomeni di banditismo interessavano la Val di Mazzara e la circolazione monetaria era disturbata dalla diffusione di moneta falsa. Su questo v. L. BIANCHINI, *Della storia economico civile di Sicilia*, tomo I, Napoli, 1841, p. 285.

<sup>63</sup> Cfr. a tal proposito i provvedimenti contro i sudditi inglesi, olandesi e sardi in BF, AS, *Bandi*, 21 Maggio 1702 e 26 Marzo 1704.

<sup>64</sup> È possibile che abbia influito negativamente su ciò la decisione di limitare lo « scascio » dei panni esteri alle Segrezie di Palermo e Messina e di proibirlo a Trapani e nelle altre Segrezie dove, dal 1663, era regolarmente praticabile. Cfr. BF, ms 229, cc. 485-487.

<sup>65</sup> Addirittura assenti nel 1705-1706, trovano un breve momento di ripresa l'anno successivo; alla presenza di qualche bastimento estero (che i nomi più ricorrenti dei capitani — Cafiero, Maresca, Cacace, etc. — rivelano di prevalente bandiera napoletana) si affianca l'attività dei « padroni » trapanesi. Le trentamila salme esportate quell'anno costituiscono una quantità rilevante, specie tenuto conto della assenza di grossi legni da carico a causa della guerra.

<sup>66</sup> A. MONGITORE, *Diario palermitano*, in G. Di Marzo, «Biblioteca storica e letteraria di Sicilia», vol. VIII, Palermo, 1871, p. 33; v. pure G.E. DI BLASI, *Storia cronologica de' Vicerè, luogotenenti e presidenti del Regno di Sicilia*, tomo III, parte I, Palermo, 1791, pp. 38-39.

<sup>67</sup> Simile sembra l'andamento commerciale del porto di Messina negli stessi anni, come indica l'andamento degli introiti della Segrezia. V. la relazione del prefetto Carlo Maurizio De Trans in V.E. STELLARDI, *Il Regno di Vittorio Amedeo II di Savoia nell'isola di Sicilia dall'anno 1713 al 1719*, Torino, 1866, tomo III, parte V, p. 255.

<sup>68</sup> Sulla congiura filo-austriaca del Guerriero ed i successivi avvenimenti v. G.B. CARUSO, *Memorie istoriche*, parte III, vol. II, Palermo, 1745, pp. 275-279. G.E. Di Blasi individua nella «...vicinanza di questa città colla isola di Sardegna, e il traffico continuo, che facevano quei cittadini con quel Regno, che già cessava dopo ch'era passato in potere dell'Arciduca» le cause fondamentali del malcontento (*Storia cronologica*, cit., tomo III, parte I, pp. 76-77; v. pure *Storia civile*, cit., tomo IX, libro XIII, pp. 50-51). Sui provvedimenti militari presi a Trapani v. BF, AS, *Bandi*, 31 Dicembre 1708.

<sup>69</sup> A. DI VITTORIO, *Gli austriaci ed il Regno di Napoli 1707-1734. Ideologia e politica di sviluppo*, Napoli, 1973, p. 286. Sulla importazione di sale trapanese v. pure, ivi, pp. 235-240.

<sup>70</sup> Nel computo della produzione di tonnara andrebbero considerate le altre specie ittiche ivi pescate assieme al tonno. Dal porto di Trapani venivano esportate negli anni successivi al 1710-11 le seguenti quantità di pesci *scamali*:

1710-11	290 barili	1716-17	166 barili	1726-27	81 barili
1711-12	220 »	1720-21	128 »	1728-29	96 »
1713-14	370 »	1721-22	403 »	1729-30	180 »
1714-15	322 »	1722-23	216 »		
1715-16	222 »	1725-26	228 »		

<sup>71</sup> Non è inutile ribadire come quest'ultima serie vada considerata solo in parte attendibile. Talvolta la produzione di corallo lavorato figurava sui libri doganali di uscita come «gioia» e veniva solo descritta, senza essere quantificata. Il 30 Luglio 1705 ad es. sulla barca di tale padron La Chelba, trapanese, venivano imbarcati per essere inviati all'estero «Due specchi con cornice di corallo lavorata et otto quadri di santi con cornici lavorati di d(ett)o corallo e crucifissi di d(ett)o corallo n(umer)o due».

<sup>72</sup> A proposito del movimento d'«Infraregno» va osservato che per la prima volta si assiste quell'anno ad una distribuzione estesa di partite di sale. Dei 552 carichi usciti per gli scali dell'Isola 256 erano costituiti da sale, per complessive tremilacinquecento salme. In gran parte essi sono annotati in una rubrica apposita di «sali per Infraregno», unica in quegli anni. La distribuzione dei carichi secondo le destinazioni è la seguente:

Castellammare	42	Sciacca	16
Palermo	53	Licata	1
Termini	2	Vittoria-Scoglitti	8
Cefalù	4	Scicli	11
Patti	2	Siracusa	6
Milazzo	30	Altri porti della rotta merid.	1
Messina	13	Non indicata	1
Altri porti della rotta sett.	5	Totale rotta settentrionale	190
Tonnare lungo la rotta sett.	39	Totale rotta meridionale	65
Mazzara	22	Totale complessivo	256

<sup>73</sup> A. DI VITTORIO, *Gli Austriaci ed il Regno di Napoli*, cit., p. 286.

<sup>74</sup> Non privo di utilità risulta il confronto dei dati sulle esportazioni trapanesi in questi anni con quelli sulle esportazioni del porto di Palermo nel 1714 pubblicate da Cancila (*Commercio estero*, cit., p. 145-6). Tenuto conto delle proporzioni, la voca-

zione di Trapani come porto d'esportazione ne esce confermata. Per dei raffronti adeguati sarebbe però indispensabile potere usufruire di serie pluriennali e sufficientemente omogenee.

<sup>75</sup> A. MONGITORE, *Diario palmitano*, cit., p. 292. Lo stesso Mongitore, ivi, pp. 291-2, esprime un giudizio negativo sul carattere di eccessivo fiscalismo con cui si era presentata la nuova amministrazione, per il quale i Siciliani erano costretti a pagare «...più del solito e a pagare quel che mai si era costumato pagare per lo passato». A Trapani, con bando segreziale del 15 aprile 1715, si disponeva che nessuno potesse trasportare o tenere «vittovaglie» nel raggio di due miglia dalla costa (AST, ST, busta 88, *bandi 1582-1714*). Con dispaccio del conte Maffei del 12 ottobre 1715 si davano poi disposizioni sull'organizzazione della Segrezia; confermato il sistema dei «responsali», venivano richieste relazioni mensili di «estrazione» ed «immissione» e relazioni trimestrali separate sul movimento di «fuori Regno». Precedentemente, con ordine del 26 settembre 1714 si era disposto che padroni e marinai che non presentassero le fedie di spedizione della dogana venissero considerati «rendabili». Con tutto ciò il Maestro Notaro del Tribunale del Real Patrimonio si lamentava col Segreto di Trapani in una lettera del 12 settembre 1716 per il poco frutto reso dalle esportazioni di sale e lo invitava a non permettere abusi o ritardi di pagamento (AST, ST, busta 38, *atti diversi 1665-1717*).

<sup>76</sup> Sulla memoria storica della guerra del 1718-19 v. il raccontino in versi *Trapani nni la verra di lu 1718*, raccolto e pubblicato da S. SALAMONE MARINO, in «Leggende popolari siciliane in poesia», Palermo, 1880, pp. 406-16.

<sup>77</sup> Trapani oltretutto era stata base di contingenti militari piemontesi ed austriaci; cfr. R. MARTINI, *La Sicilia sotto gli Austriaci (1719-1734)*, Palermo, 1907, pp. 47-50. In seguito alla decisione della Deputazione del Regno di anticipare la somma necessaria al reimbarco delle truppe, la città veniva tassata di onze 559 e tari 25. Il locale Segreto riceveva l'ordine di mettere insieme tale somma in 24 ore, ricavandola «non solo dalli soliti contribuenti in somiglianti donativi ma anche dalle persone facoltose che si conoscessero habili a poter somministrare alcun denaro prontamente». Si trattava in sostanza di un prestito forzoso raccolto in nome di un bisogno collettivo, in quanto «la permanenza delle numerose truppe di SMCC cagionerebbe continui e notabili incomodi in questo fidelissimo Regno». Per la ripartizione della somma v. AST, ST, busta 47, *atti vari 1719-1722*.

<sup>78</sup> Deludendo perciò «...gli effetti sperati da un tale potentissimo monarcha e amatissimo padre». BF, AS, ms, c. 262.

<sup>79</sup> Si tratta di prezzi-base, al netto dei dazi e sui quali si calcolavano le imposizioni «ad valorem». I prezzi desunti dalle «relazioni dei mezzani» sono invece prezzi finali e rendono perciò il costo di una salma «posta a bordo».

<sup>80</sup> AST, ST, busta 95, *manifesti, bandi, anni 1718-1742*. V. pure, ivi, le notizie concernenti il fiorente contrabbando dei cuoi.

<sup>81</sup> Il dato è tratto dalla «Tariffa seu stima delle mercantie ch'entrano in lazaretto a fare quarantena», in V. E. STELLARDI, *Il Regno di Vittorio Amedeo II di Savoia*, cit., pp. 155-160. Il corallo grezzo è valutato invece solo 100 scudi il cantaro.

<sup>82</sup> Non è casuale, alla luce di quanto si è osservato che proprio in quegli anni i pescatori del «Palazzo» (di cui i «corallini» costituivano la forza) si organizzassero in maestranza promulgandone i capitoli. Cfr. AST, notaio Cusenza Bartolomeo, atto 8 dicembre 1721. L'indicazione è stata ricavata da M. SERRAINO, *Trapani nella vita civile e religiosa*, Trapani, 1968, p. 77.

<sup>83</sup> Nel mese di Aprile dell'anno 1708 trenta barche coralline partivano da Trapani con otto uomini ciascuna di equipaggio per recarsi a pescare corallo nelle acque di Tabarca con salvacondotto della Reggenza di Tunisi. La facilità con cui a seguito di una falsa notizia su rivolgimenti politici in Sicilia, si diedero a predare tre battelli francesi, dimostra ulteriormente la già osservata disposizione a considerare la corsa, in particolari momenti, un'utile attività economica. Cfr. BF, ms. 231, cc. 170-172.

<sup>84</sup> R. MARTINI, *La Sicilia sotto gli Austriaci*, cit., p. 48; V. EPIFANIO, *Sulle relazioni politiche e commerciali tra la Sicilia e la Tripolitania nella prima metà del secolo XVIII. Note ed appunti*, in «Archivio Storico Siciliano», n.s., XXXVI (1911),

pp. 431-442; M. SCHIPA, *Il Regno di Napoli al tempo di Carlo di Borbone*, Milano-Roma-Napoli, 1923, seconda ediz. in due volumi, vol. I, pp. 23-25; A. DI VITTORIO, *Gli Austriaci ed il Regno di Napoli*, cit., pp. 41-42.

<sup>85</sup> R. MOSCATI, *Nella Sicilia di Carlo VI*, in « Studi storici in onore di G. Volpe », vol. II, Firenze, 1958, p. 686.

<sup>86</sup> La reintroduzione del « caricatore » a Trapani, messa in atto dal governo imperiale, non ebbe effetti rilevabili ed anzi dopo alcuni anni i magazzini preparati all'uopo erano « ...spettacolo dilettevole a forastieri e campo alla bizzarria de' sorci e Dio sa se averà da servire a' posteri per agio di teatrali trattenimenti... » (BF, ms. 258, c. 263). V. pure R. MARTINI, *La Sicilia sotto gli Austriaci*, p. 174; BF, AS, *Bandi*, 19 Dicembre 1724.

<sup>87</sup> Con bando viceregio del 26 Novembre 1734 era stato accordato ad ogni regnicolo la facoltà di armare legni « in corso » contro le imbarcazioni trapanesi, siracusane o di bandiera imperiale. Cfr. BF, ms. 229, c. 338. Sul predominio commerciale straniero in Sicilia nei primi anni del Regno di Carlo di Borbone v. O. CANCELILA, *I dazi sull'esportazione dei cereali ed il commercio dei grani nel Regno di Sicilia*, in « Nuovi quaderni del Meridione », VII (1969), pp. 433-435.

<sup>88</sup> Sui trattati con la Porta e con Tripoli v. M. SCHIPA, *Il Regno di Napoli al tempo di Carlo di Borbone*, cit., pp. 205-214; G. FALZONE, *Il Regno di Carlo di Borbone in Sicilia*, Bologna, 1964<sup>3</sup>, pp. 122-132.

<sup>89</sup> Cfr. F. BARBAGALLO, *Commercio tra Napoli e Costantinopoli nel '700*, in « Rivista storica italiana », LXXXIII (1971), pp. 264-296.

<sup>90</sup> Va notato come proprio nel 1745 venne risolta la peste di Messina che dal 1743 aveva devastato la città ed i suoi traffici.

<sup>91</sup> I dati elaborati da Cancila sono stati tratti dal fondo dei Conti Civici di Trapani conservato all'Archivio di Stato di Palermo (busta 1627). Cfr. O. CANCELILA, *Aspetti di un mercato*, cit., pp. 53-60 e tabelle VIII, XI, X.

<sup>92</sup> Una serie di trattati andava facilitando in quegli anni i traffici commerciali del Regno con alcuni paesi non-europei. Cfr. O. CANCELILA, *Aspetti di un mercato*, cit., p. 60.

<sup>93</sup> La suddivisione non fu mai effettuata in quanto il viaggio si concluse con un fallimento. Ne scaturì una controversia legale dinnanzi al Tribunale della Gran Corte Civile intorno alla restituzione delle somme anticipate. Cfr. AST, notaio Fiorentino Gaspare, atto 21 Settembre 1756.

<sup>94</sup> Per un esempio di collegamenti commerciali tra la Sardegna, Trapani e Livorno, v. AST, notaio Savalli Diego, atto 24 Aprile 1732. Utili indicazioni anche in una supplica del 1746 riportata da G. MALZANNI, *Il corallo a Trapani*, cit., pp. 170-171.

<sup>95</sup> A partire dalla seconda metà degli anni '40, l'intervento repressivo sui commerci illeciti sembra farsi un po' più deciso ma gli spazi aperti all'azione del contrabbando restavano immensi. V. Gli ordini del Tribunale del Real Patrimonio del 29 Aprile e del 26 Luglio 1748 (AST, ST, busta 55, *Atti vari 1747-1748*) relativi ad una più corretta e specificata annotazione delle merci in esportazione e alla compilazione dei conti annuali di « immissione » ed « estrazione ». V. pure l'ordine regio dell'11 Maggio 1754 (*Siculae sanctiones*, tomo VI, Palermo, 1752, p. 131) in cui si invitano gli ufficiali a fornire una nota delle barche uscite con carico di sale, in modo da tentare di frenare il contrabbando verso la Calabria. Sugli interventi repressivi contro il contrabbando dei cuoi v. le istruttorie 3 Aprile 1747 e 26 Settembre 1757, in AST, ST, busta 22, *Contrabbandi (istruttorie e provvedimenti)* cc. 55 e 190. Sui traffici fraudolenti di prodotti di tonnara e corallo v. interessanti esempi, ivi, cc. 81-93 e 145.

<sup>96</sup> Ci si intende così riferire a bastimenti partenopei ma anche alle più piccole imbarcazioni di Capri e di altri centri costieri campani e calabri (Bagnara).

<sup>97</sup> Tali prezzi esprimono il valore del prodotto al netto di tasse e spese varie. Nel 1749-50 ad es. una salma di sale « posta a bordo » veniva a costare perciò non 8-9 tari ma circa 13. Cfr. su questo un registro di fedeli di sensali relativo ad acquisti di sale in AST, ST, busta 57, *Atti vari 1749-1750*.

<sup>98</sup> V. anche i dati sull'esportazione di stracci bianchi e di scope (Tab. XI): sulle

scope di corina cfr. A. LEANTI, *Lo stato presente della Sicilia ossia breve e distinta descrizione di essa*, tomo I, Palermo, 1761, p. 187.

<sup>99</sup> Cfr. L. ORLANDINI, *Trapani*, cit., p. 45.

<sup>100</sup> V. l'esempio di una tartana costruita da maestranze trapanesi a S. Agata Militello: AST, notaio Carrara Giuseppe, atti 4 Luglio e 24 Novembre 1677. Malgrado ciò si continuavano a costruire barche anche in città: il capitano Francesco Di Bono faceva giungere da Messina per la sua tartana in cantiere due carichi di legname, registrati in dogana il 5 e 7 Settembre 1722.

<sup>101</sup> AST, notaio Patrico Carlo, atto 1 Febbraio 1757, c. 128.

<sup>102</sup> AST, notaio Mendiotta Giovanni, atto 1 Febbraio 1737.

<sup>103</sup> AST, notaio Carrara Giuseppe, atti 9 Aprile e 1 Agosto 1678, 25 Aprile 1713; notaio Maurici Aloisio, atti 9 Luglio 1750, 12 Dicembre 1752, 6 Ottobre 1755.

<sup>104</sup> In particolare va rilevato come l'assenza di imbarcazioni registrate come liudelli non significhi affatto la scomparsa di questo tipo di legno che invece continuava ad essere largamente in uso sia per la pesca del corallo sia per piccoli traffici di cabotaggio. I liudelli presenti venivano infatti annotati con la generica indicazione « barca ».

<sup>105</sup> Sulla differenza tra pinco mediterraneo e pinco nordico e sulle caratteristiche nautiche del legno v. C. DE NEGRI, *Vele italiane*, cit., pp. 149-155. La distanza tra il naviglio siciliano e le flotte estere che solcavano il Mediterraneo restava enorme ed i tentativi del governo di incentivare la costruzione di navi di portata superiore alle mille salme non sortirono effetti rilevabili. Per le facilitazioni previste dagli ordini regi del 9 Settembre 1747 e del 29 Febbraio 1748 v. BF, ms. 229, cc. 388-389.

<sup>106</sup> Si vedano in proposito le osservazioni di L. DE ROSA, *Navi, merci, nazionalità, itinerari in un porto dell'età preindustriale: Il porto di Napoli nel 1760*, in « Saggi e ricerche sul Settecento », Napoli, 1968, p. 357.

<sup>107</sup> Ricordiamo le famiglie Adragna, All, Barraco, Bertino, Buscaino, Cabba, Cassisa, De Luca, Di Bono, Domingo, Greco, Inia, La Lumia, Malato, Manca, Morfino, Mancuso, Polimeni, Rinaudo, Saporita, Savona, Scarfone, Sercia, Serraino. Per un confronto con le serie degli eletti ai consolati del mare e dei naviganti v. BF, AS, *Acta*, anni 1675-1676 e seguenti, fino al 1726-1727.

<sup>108</sup> Cfr. AST, notaio Maurici Aloisio, atti 19 Settembre 1750 e 8 Marzo 1751.

<sup>109</sup> La testimonianza di padron G. B. Castagna qui riportata si può leggere in un fascicolo di relazioni in appoggio alle posizioni dei pescatori nella controversia con l'arrendatario delle gabelle in AST, ST, busta 69, *atti vari 1787-1788*, cc. 505-528.

<sup>110</sup> V. FONTE, *Storia della Chiesa di Maria SS. della Nuova Luce in Trapani*, Trapani, 1927, p. 49; sulla Compagnia della Luce v. pure BF, ms. 200 (P. BENIGNO DA S. CATERINA, *Trapani sacra*), cc. 109-111.

<sup>111</sup> AST, Notaio Maurici Aloisio, atto 4 Novembre 1749.

<sup>112</sup> AST, Notaio Maurici Aloisio, atto 7 Aprile 1750. Molte società avevano per scopo la commercializzazione del corallo: cfr. ad es. AST, notaio Savalli Diego, atti 4 Maggio e 6 Maggio 1732.

<sup>113</sup> AST, notaio Maurici Aloisio, atto 17 Agosto 1757. Per un altro esempio di contratto « a cantara » v. ai rogiti del notaio Fiorentino Gaspare l'atto 7 marzo 1771. Altri contratti venivano stipulati « a salma »; cfr. AST, notaio Maurici Aloisio, atti 27 Maggio 1750, 20 Giugno 1752, 2 Luglio 1752, 6 Dicembre 1752.

<sup>114</sup> AST, notaio Maurici Aloisio, atto 15 Luglio 1757; v. pure ai rogiti del notaio Buzzo Francesco Luigi l'atto 1 Settembre 1768.

<sup>115</sup> Per qualche esempio di contratto assicurativo v. AST, notaio Maurici Aloisio, 17 Maggio 1750, 20 Dicembre 1752, 17 Ottobre 1753. Anche il contratto di cambio marittimo operava in qualche modo una funzione di copertura del rischio; cfr. per questo F. ASSANTE, *Il mercato delle assicurazioni marittime a Napoli nel Settecento. Storia della v Real Compagnia» 1751-1802*, Napoli, 1979, pp. 54-56.

<sup>116</sup> Le incursioni contro la costa erano contrastate, com'è noto, dal sistema difensivo delle « torri d'avviso » impostato da Vega alla metà del '500; dalla torre di S. Teodoro al forte di Favignana alla fortezza della Colombara al castello di S. Giuliano alla torre di S. Matteo, questo metodo di sorveglianza — basato sui fuochi di

segnalazione — tendeva ad avvistare i legni corsari con un margine d'anticipo sufficiente a prevenire il pericolo. Ciò non impediva del tutto le scorrerie a terra e ben poco gli arrembaggi. Sulle incursioni barbaresche in alcune tonnare trapanesi e sulla memoria che questi attacchi avevano lasciato cfr. BF, ms. 47 (G. POLIZZI, *Aggiunte ai « Ricordi trapanesi »*), cc. 1-5. Non erano tanto le perdite materiali e le razzie di beni a spaventare, quanto la possibilità di essere condotti da schiavi in terra straniera e per di più di fede musulmana. Il « Libro dei miracoli della Vergine SS.ma di Trapani » (BF, ms. 231) contiene un repertorio impressionante di eventi insperati e felici ma i racconti che esprimono la commozione più viva sono senz'altro quelli dei cristiani riusciti a sfuggire alla schiavitù. La scomparsa di un uomo toglieva alla famiglia la fonte di sostentamento e, cosa altrettanto importante, alle sue figlie la possibilità di trovare marito. I Capitoli della maestranza dei marinai destinavano obbligatoriamente i fondi di cassa per la dote « di una o più giovinette femine, figlie di marinari morti o in potere di turchi ». Solo coi fondi residui si potevano, a discrezione dei consoli, aiutare marinai poveri o malati. Su questo e sulla partecipazione della marina trapanese all'opera di « redenzione dei cattivi » cfr. M. SERRAINO, *Trapani nella vita civile e religiosa*, cit., pp. 87-89 e, dello stesso A., *Storia di Trapani*, Trapani, 1976, pp. 181-186.

<sup>117</sup> Le prime tre decadi del XVIII secolo erano state un periodo di grossa attività della corsa barbaresca che, approfittando dei passaggi di sovranità, delle guerre e dei vuoti di governo, aveva costituito una minaccia costante per la navigazione siciliana. Una più vigorosa azione di difesa si cominciò ad organizzare solo con la ricostruzione a Napoli della flotta militare nei primi anni di regno borbonico. Ne seguì una migliore organizzazione del controllo dei litorali e non di rado si riuscì ad allontanare le squadre corsare dalle coste del Regno. L'affondamento nelle acque di Zante della nave algerina da 16 cannoni « Gran Leone » il 15-17 Aprile 1752 va considerato l'episodio culminante di questa nuova capacità di reazione. Cfr. su questo M. SCHIPA, *Il Regno di Napoli*, cit., II vol., p. 53. Malgrado ciò gli arrembaggi corsari non cessarono: nel luglio 1753 ad es. un bastimento veniva catturato fra Napoli e Palermo da un legno tripolino e nel Febbraio 1757 fu la volta di una marticana, carica di grano, predata nel golfo di Squillaci. Cfr. G.M. MONTI, *L'espansione mediterranea del Mezzogiorno d'Italia e della Sicilia*, Bologna, 1942, p. 306.

<sup>118</sup> Sulle condizioni del mare e sui venti a Trapani cfr. G. CORSO, *Climatologia di Trapani*, Trapani, 1814, pp. 48-53. Per descrizioni storiche del litorale trapanese v. G. FILOTEO DEGLI OMODEI, *Descrizione della Sicilia*, in « Biblioteca storica e letteraria di Sicilia », vol. XXIV, Palermo, 1876, pp. 239-247; C. CAMILLANI, *Descrizione della Sicilia*, in « Opere storiche inedite sulla città di Palermo e su altre città siciliane », vol. VII, Palermo, 1877, pp. 154-169; G. MASSA, *La Sicilia in prospettiva*, Palermo, 1709, pp. 355-357; C. COSTANTINI, *Portolano pratico descrittivo per la navigazione del mare Mediterraneo*, Trieste, 1864, pp. 170-174. Utile può risultare poi la consultazione del *Portolano del Mediterraneo*, a cura dell'Istituto Idrografico della Marina, vol. I b, Genova, 1959, pp. 327-337. Sui pericoli della navigazione tra Marsala e Trapani v. M. BERTI, *Il « rischio » nella navigazione commerciale mediterranea nel Seicento: aspetti tecnici ed aspetti economici. Prime ricerche*, in « La rivolta di Messina », cit., p. 284. Per un inquadramento generale della tradizione cartografica in Sicilia v. R. LA DUCA, *Il volto della Sicilia*, in R. ALMAGIÀ, E. PONTIERI, R. LA DUCA, *Cartografia generale del Mezzogiorno e delle Isole*, Bari, 1977, pp. 153-205. Per il materiale cartografico concernente specificatamente Trapani v. S. GATTO, *Il mare e le isole nella iconografia trapanese nei secoli scorsi*, in « Itinerari trapanesi », 1973, n. 4, pp. 25-44 e dello stesso A., *Trapani ed Erice nella iconografia dei secoli scorsi*, in « Itinerari trapanesi », 1973, n. 2 e 3. Cfr. infine anche il catalogo della mostra « Immagini della Val di Mazara », tenuta alla Biblioteca Fardelliana dal 14 al 21 Maggio 1977.

<sup>119</sup> F. MAGGIORE PERNI, *La popolazione di Sicilia e di Palermo dal X al XVIII secolo. Saggio storico-statistico*, Palermo, 1882, pp. 523, 526, 531. Secondo le numerazioni delle anime del 1570 e del 1583 Trapani contava rispettivamente 16.286 e 16.336 abitanti, saliti poi a 19.411 nel 1653. La caduta dal 1653 al 1714 è, come

si vede, netta: oltre il 14% in meno, recuperato poi progressivamente nel corso di mezzo secolo.

<sup>120</sup> Cfr. BF, ms. 199 (P. BENIGNO DA S. CATERINA, *Trapani profana*), cc. 247-248.

<sup>121</sup> Su come la tradizionale attitudine al commercio di contrabbando di larga parte della marineria trapanese si fosse rivelata utile in quei frangenti, cfr. BCP, ms. 4QqB25, cc. 26-27.

<sup>122</sup> Le spese erano ovviamente a carico dell'acquirente; cfr. AST, ST, busta 62, *atti vari 1769-1774*.

<sup>123</sup> La costruzione di una nuova salina comportava tutta una serie di accertamenti volti ad evitare che potesse essere danneggiato l'esercizio di impianti vicini già esistenti. V. ad es. la relazione degli ingegneri e curatoli inviati dalla Regia Corte in sopralluogo in vista della costruzione di una salina nella località denominata « Galli »: AST, ST, busta 62, *Atti vari 1769-1774*.

<sup>124</sup> AST, notaio Fiorentino Gaspare, atto 16 Agosto 1771.

<sup>125</sup> Cfr., la supplica al Segreto di Trapani del 2 Febbraio 1773, in AST, ST, busta 63, *atti vari 1771-1774*, cc. 369-370.

<sup>126</sup> AST, ST, busta 63, *atti vari 1771-1774*, c. 209.

<sup>127</sup> D. V. DE NON, *Voyage en Sicile*, Paris, 1788, pp. 97-98.

<sup>128</sup> Notizie sulla coltivazione della soda si possono ricavare da tutti i principali testi utilizzati per indagini sull'agricoltura siciliana della seconda metà del Settecento: D. SESTINI, *Agricoltura prodotti e commercio della Sicilia*, Firenze, 1777, pp. 109-116; P. BRYDONE, *Tour trough Sicily and Malta in a series of letters to William Beckford*, London, seconda ediz., 1807, p. 377; R. GREGORIO, *Sulle derrate principali che si estraggono dalla Sicilia*, in « Opere rare edite ed inedite riguardanti la Sicilia », Palermo, 1873, pp. 757-759; C. A. ARNOLFINI, *Giornale di viaggio*, cit., pp. 106-107. Sulla coltivazione v. poi specialmente L. CHIAVERINI, *Della soda, sua coltura e delle piante sodifere*, in « Annali di agricoltura italiana », 1819, n. 6, pp. 224-230. Sulla sua utilizzazione industriale v. infine L. FIGUEIR, *Il sapone, il sale, il solfo*, Milano, 1878, pp. 63 e 71-73.

<sup>129</sup> Tra i primi mercanti ad occuparsi di un tale commercio fu, all'inizio degli anni '70, John Woodhouse, giunto a Trapani da Liverpool. Cfr. R. LENTINI, *I Florio e la produzione del vino « Marsala »*, in « Nuovi quaderni del Meridione », XV (1977), p. 18. V. anche R. TREVELYAN, *Princes under the volcano*, London, 1972; tr. it. *Principi sotto il vulcano*, Milano, 1977, p. 24. Sulla produzione della cenere di soda ad Alcamo e Marsala v. M. SCASSO BORRELLO, *Continuazione alla storia generale di Sicilia del signor di Burigny*, Palermo, 1794; p. 231.

<sup>130</sup> I dati offerti da S. Scrofani sul commercio siciliano nel decennio 1773-1783 (*Saggio sopra il commercio generale delle nazioni d'Europa con l'aggiunta del commercio particolare della Sicilia*, Venezia, 1792. Dalla tr. francese, Paris, 1801, v. pp. 73-75) includono 600.000 cantara di soda per un valore di 700.000 onze. Nello stesso periodo (ma solo nei sette anni per i quali disponiamo di materiale documentario) da Trapani venivano registrati in uscita quasi 80.000 cantara per circa 110.000 onze di valore. Si può affermare quindi che a Trapani si imbarcasse qualcosa come un sesto od un quinto dell'intera produzione siciliana di soda esportata. Non è possibile condurre altri raffronti con la medesima tavola generale del commercio siciliano elaborata dallo Scrofani poiché non vi trovano posto le esportazioni di sale e quelle di tonno paiono alquanto sottodimensionate. Interessanti risultano invece le osservazioni dello Scrofani sul contrabbando. Egli valuta il contrabbando d'importazione come molto più rilevante di quello d'esportazione (pp. 59-61). Quest'ultimo comunque continuava ad essere attivamente praticato: cfr. a tal proposito A. GENOINO, *Le Sicilie al tempo di Francesco I 1777-1830*, Napoli, 1934, p. 237 e nota 4. Cfr. pure infine AST, ST, busta 22, *Contrabbandi (Istruttorie e provvedimenti)*.

<sup>131</sup> Il brano è tratto dalla stessa fonte da cui abbiamo ricavato la gran parte dei dati sul gettito della gabella di Segrezia e dogane: AST, ST, busta 76, *atti vari 1781-1787*, cc. 581-612. Altri dati, relativi agli introiti di lanternaggio e falangaggio, si possono leggere in AST, ST, busta 172, *frammenti vari anni 1662-1812*, fasc. « Ce-

spiti dell'ultimo decennio (1776-1786)». Cfr. anche, ivi, l'importante relazione sui diritti regi di ogni genere esatti in città, stilata (in risposta ad un'inchiesta conoscitiva) dal Segreto in carica Giovanni Maria Omodei, barone di Reda. Sempre nello stesso fascicolo sono riportati anche i dati sul gettito dell'arredamento delle tratte e vettovaglie di Trapani, Marsala, Alcamo e Castellammare. V. pure, infine, AST, ST, busta 63, *atti vari anni 1771-1774*, cc. 155-165 e 326-328.

<sup>132</sup> *Maraviglie dalla Gran Vergine SS.ma di Trapani a pro di quei dolenti, che ricorso v'ebbero in questo anno 1776 operate*, Trapani, 1776.

<sup>133</sup> F. MUNTER, *Viaggio in Sicilia*, Palermo, 1823, p. 37.

<sup>134</sup> A. LEANTI, *Lo stato presente della Sicilia ossia breve e distinta descrizione ai essa*, I vol., Palermo, 1761, p. 221. Cfr. anche F. DI PAOLA AVOLIO, *Delle leggi siciliane intorno alla pesca*, cit., p. 40. Più in generale v. pure G. M. GALANTI, *Della descrizione geografica e politica della Sicilia*, cit., tomo II, p. 217.

<sup>135</sup> Per O. Cancila invece si trova di fronte ad una minore richiesta di tonno originata dalla presenza sui mercati meridionali di baccalà ed aringhe nordici (*Aspetti di un mercato*, cit., pp. 155-158). I dati sulla produzione di Favignana, Formica, Bonagia, S. Giuliano e Cofano che egli ha pubblicato (cfr. ivi, tab. XVIII, p. 142) sembrano mostrare invece piuttosto un andamento ciclico della fertilità delle tonnare. Ad una fase di alta produzione compresa tra il 1620 ed il 1670 seguì infatti più di mezzo secolo di calo molto netto (1670-1730) e poi una nuova fase di crescita durata fino al 1780 circa; venne infine la caduta di fine secolo, che si prolungherà ancora nei primi decenni dell'Ottocento.

<sup>136</sup> V. la relazione stilata da esperti pescatori trapanesi in seguito ad ordine del Segreto Leonardo Morello in AST, ST, *Atti vari 1787-1788*, cc. 536-538. Sui provvedimenti che ne scaturirono cfr. F. DI PAOLA AVOLIO, *Delle leggi siciliane intorno alla pesca*, cit., pp. 153-157. Per alcune polemiche sulla pesca in periodo di tonnara all'inizio degli anni '70 v. AST, ST, busta 60, *atti vari 1768-1771*, cc. 470-475. Su vari tipi di arnesi da pesca in uso in Sicilia v. G. POWER, *Guida per la Sicilia*, Napoli, 1842, pp. 269-270. Gli equilibri riproduttivi della fauna ittica erano danneggiati dalle reti a strascico e da alcuni tipi di nasse a maglia stretta. La pesca con le nasse aveva a Trapani una sua antica tradizione, fatta di conoscenza attenta dei fondali e delle correnti, di particolari tecniche di lavorazione del giunco, di un'accurata preparazione del pastone, la base di farina di fave abbrustolite in cui si inserivano le esche. Il pavimento maiolicato di fattura settecentesca che ornava S. Maria della Grazia, la chiesa dei pescatori del Casalicchio, e che è adesso conservato al museo cittadino, mostra alcune scene di quel tipo di pesca: vi si notano i buzzi, legni curiosamente panciuti e però straordinariamente atti al trasporto delle nasse ed usati praticamente solo per tale attività. I «nassalori», gelosi del loro mestiere, non solo non usavano pescare con le reti ma, potremmo dire, in generale non le amavano affatto. Quando poi talune di esse, come una tra le più diffuse, il «tartarone», attentavano alla produttività del loro sistema, si giungeva alla lite. Per dirimere una controversia fra «nassalori» e «tartaronari» intorno alla pesca sui «vadi degli asinelli», il Senato fu costretto ad emettere bando (BF, AS, *Bandi*, 18 Aprile 1762). Ciò nonostante, per farlo rispettare, si dovette giungere, qualche anno dopo, ad un accordo tra i più rappresentativi esponenti dei due gruppi. Cfr. AST, notaio Bonfante Giuseppe, atto 16 Marzo 1765. Nello stesso periodo i pescatori del Casalicchio andavano riorganizzando la maestranza: v. AST, notaio Garaffa Vincenzo, atto 18 Maggio 1764.

<sup>137</sup> Si tratta evidentemente del brigantino velico e non della più antica ed omonima imbarcazione a remi. Cfr. C. DE NEGRI, *Vele italiane*, cit., pp. 56-60.

<sup>138</sup> Ricordiamo tra gli altri i Burgarella, i Lazara, i Lipari, i Ricevuto, i Malato.

<sup>139</sup> Vincenzo Barraco era legato al messinese Giuseppe Spadaro ed ai napoletani Matteo Catalano e Niccolò Palumba; per conto di quest'ultimo specialmente effettuava spedizioni all'estero di grosse partite di cenere di soda.

<sup>140</sup> Tra le famiglie di maestri attivi nell'esportazione del prodotto lavorato si segnalavano particolarmente gli Addamo, i Carrara, i Fontana, i Gianformaggio, i Guarnotta, i Lamea, i Musicò, i Naso, e, più importanti di tutti, i Torre. Il moestro Rosario Torre importava il corallo grezzo da Torre del Greco e lo esportava finito a

Livorno e come lui molti altri. Scriveva a tal proposito F. DI PAOLA AVOLIO: «...i fabbricatori trapanesi andavano a comprare (il corallo) in Sardegna, in Corsica, in Napoli ed in Messina, non essendo quello da loro pescato anche in centesima parte sufficiente ad apprestare il materiale agli artisti di sì fatto genere» (*Delle leggi siciliane*, cit., p. 177). Per un esempio di scambio tra corallo ed altri manufatti a Livorno v. AST, notaio Marceca Ignazio, atto 10 Settembre 1799. Per un esempio del tipo di lavorazione eseguita comunemente («camei», «pennagli», collane, spille, madonnine, etc.) v. AST, notaio Mauro Matteo, atto 5 Agosto 1812.

<sup>141</sup> Vito e Luciano Forte e figli commerciavano in soda, sale, sommacco, pescato di tonnara, liquirizia etc. A Palermo erano in contatto con Natale Rasso, Salvatore e Pietro Coglitore, Domenico Zappalà Gemelli, i Ricca, i Sommariva, i Cerasola; a Messina con Francesco Maria Alesso; a Catania con i La Rosa ed i Mellia; a Napoli con Andrea Giannuzzi; a Genova con i Boccardo ed i Samengo. Nunzio Venuto, oltre ad essere uno dei principali esportatori (legato ai palermitani Martinez) occupava la carica di viceconsole veneziano. Tra l'84 e l'87 curò i rifornimenti per la flotta veneta impiegata nel Mediterraneo centro-meridionale contro i Tunisini. Cfr. AST, ST, busta 69, *atti vari 1787-1788*, cc. 58-61. Sia i Forte sia i Venuto erano in contatto col mercante-banchiere inglese Abraham Gibbs: cfr. R. LENTINI, *Note su un operatore commerciale in Sicilia. Abraham Gibbs (1799-1802)*, in «Nuovi quaderni del Meridione», XIV, (1976), p. 390.

<sup>142</sup> Gli anni '90 ed il primo quindicennio dell'800 furono un'epoca d'oro per la corsa barbaresca, l'ultimo periodo in cui essa costituì un pericolo reale. Solo nel 1816 infatti Lord Exmouth ristabilì con la forza condizioni di normalità commerciale a Tunisi ed Algeri. Cfr. M. H. CHERIF, *Expansion européenne et difficultés tunisiennes de 1815 à 1830*, in «Annales E.S.C.», XXV (1970), pp. 723-724. La marina trapanese subì in quegli anni molte perdite sia in mezzi sia in uomini. V. a questo proposito i provvedimenti presi dai «naviganti» per la solidarietà a favore dei «cattivi» in AST, notaio Giardina Leonardo, atto 7 Settembre 1796.