

LE PREMESSE

Agli inizi del XVII secolo il porto di Trapani aveva ormai definitivamente perduto quella tradizionale connotazione di scalo intermedio verso il Levante e le coste nord-africane che era riuscito in qualche modo a mantenere, pur nel generale affievolimento dei traffici d'Oriente, ancora a lungo dopo la caduta di Costantinopoli.¹ Nel corso del Cinquecento, sotto i colpi dell'espansione musulmana, si erano andati progressivamente ostruendo i punti di riferimento essenziali del commercio europeo nel Mediterraneo centro-orientale; alle perdite di Siria ed Egitto si era aggiunta negli anni '70 la caduta di Cipro e poi ancora, malgrado Lepanto, quelle contemporanee di Tunisi e La Goletta. La brusca interruzione dei proficui legami con l'altra sponda del Canale, sommata all'ulteriore decadenza dei già scarni traffici levantini, portò così a compimento la crisi dell'approdo trapanese, solo parzialmente bilanciata dalla crescita della sua importanza strategica, cui aveva certo contribuito l'interramento del porto di Marsala.² In una Sicilia divenuta terra di frontiera, Trapani si trovava dunque ad essere solo il più meridionale degli scali tirrenici ed a dovere ricercare in questa diversa collocazione una nuova fisionomia commerciale. Pur gradualmente e su una scala inizialmente ridotta, si sviluppò perciò nei decenni successivi una sua più marcata qualificazione come porto d'esportazione, cui avrebbe progressivamente dato tono l'affermazione di un gruppo di produzioni locali emerso in seguito ad un prolungato processo di selezione di mercato.

Questa tendenza si rileva abbastanza chiaramente già dalle prime serie quantitative a disposizione, (quelle elaborate da C. Trasselli ed O. Cancila e relative ai « responsalia » degli anni

indizionali 1598-99, 1603-4, 1604-5 e 1608-9.³ Il fatto che il numero delle imbarcazioni uscite con carico in quegli anni fosse costantemente più che doppio rispetto a quello delle imbarcazioni entrate è in tal senso un dato significativo, avvalorato dall'ulteriore crescita di questa distanza tra i legni di maggiore stazza. Tutto ciò va ovviamente inserito nel contesto della fase di debolezza attraversata dai traffici trapanesi — minacciati di continuo dalla corsa barbaresca — e specialmente di quelli d'« Estraregno ». La presenza commerciale straniera si era di molto ridotta e con essa il movimento dei bastimenti esteri. D'altra parte l'attività della marina locale, pur sostenuta da una tradizione marinara solida e sotto molti aspetti unica nell'Isola, si limitava prevalentemente a piccoli commerci lungo le rotte costiere. La distribuzione delle produzioni locali perciò, in mancanza di una flotta d'altura capace di ricercare autonomamente sbocchi alternativi, risentiva essa pure vistosamente di quella dipendenza della domanda estera e dalla presenza dei grossi vascelli da carico forestieri che era e sarebbe rimasto un limite strutturale di tutto il commercio siciliano.⁴ Ne derivavano sensibili oscillazioni nei quantitativi annualmente esportati « fuori Regno » di quelle che erano le merci di punta dell'economia trapanese dell'epoca: il vino, il pescato di tonnara ed i prodotti dell'allevamento.⁵

Il settore salifero non aveva ancora il ruolo conduttore che avrebbe assunto in seguito. Per quanto le vicende della produzione salina fossero antiche di secoli e la grande fase di edificazione degli impianti risalisse alla seconda metà del '400, nel primo decennio del XVII secolo le esportazioni di sale erano attestate su quantitativi modesti e ben lontani dal livello presumibile delle capacità produttive.⁶ La richiesta veneziana, che a tratti lungo il corso del Cinquecento (specialmente nella fase successiva alla perdita delle saline cipriote) si era riversata su Trapani, era del tutto assente, e acuiva una generale insufficienza della domanda.⁷ Anche per ciò che concerne le esportazioni di corallo, infine, non risulta traccia in quegli anni di traffici marittimi quantitativamente rilevanti.

Disponiamo, per l'anno indizionale 1617-18, di un registro segreziale incompleto (relativo cioè solo ai carichi in uscita dalla dogana di mare). Dalla sua analisi emerge una puntuale conferma degli elementi generali già evidenziati. Addirittura inesistenti

sale e corallo, le principali merci esportate appaiono ancora tonno, vino e formaggi, attestate su quantitativi considerevoli e superiori a quelli precedentemente osservati:⁸

PRINCIPALI ESPORTAZIONI DELL'ANNO 1617-18

Sorra	barili	1.621
Tonnina	barili	6.404
Grossame ed ossame diversi	barili	4.162
Salumi di tonno a peso	cantara	116,93
Vino	botti	2.171
Aceto	botti	38
Formaggi	cantara	840,84
Cacicavalli	cantara	46, 86
Sale granito per « Infraregno »	salme	21
Corallo lavorato	libbre	25

Una crescita corrispondente si registrava sul piano del traffico marittimo, specie nel settore estero dove le imbarcazioni uscite, passando dalle 42 del 1608-9 a 128, portavano il numero dei legni complessivamente partiti da 343 a 411. L'utilizzazione di fonti differenti ed anche di sistemi probabilmente diversi di rilevamento impone grande cautela nel trarre indicazioni da tali raffronti e tuttavia l'impressione generale che si ricava (per quanto permetta la scarsa precisione del materiale documentario) è quella di una maggiore attività della flotta trapanese, nel senso soprattutto di un allungamento delle tradizionali rotte di cabotaggio, non disgiunta da un'accresciuta frammentazione dei carichi. Numerose piccole partite, di poche botti di vino o di qualche barile di tonno ciascuna, uscivano dal porto con l'indicazione generale « per fuori Regno », ma in buona parte presumibilmente dirette verso approdi tirrenici. La presenza straniera risulta piuttosto debole, tanto sul piano mercantile (fa eccezione solo un gruppo di operatori commerciali genovesi), quanto su quello navale.⁹ I legni forestieri poi, oltre ad essere ridottissimi di numero, caricavano solo piccole quantità sia di tonno, sia di vino e formaggi, la cui distribuzione per-

ciò veniva esperita anche per l'estero dalla marina trapanese lungo i circuiti marittimi del medio-basso Tirreno.¹⁰

BASTIMENTI ESTERNI
USCITI CON CARICO NEL 1617-18

Nazionalità dei capitani	Numero e tipo delle imbarcazioni
Fiamminga	3 navi ed 1 bertone
Catalana	1 nave
Francese	1 vascello
Napoletana	1 barca

Ovviamente ciò non significa che i legni stranieri presenti in porto si riducessero a quelli annotati sui volumi doganali della Segrezia. Non solo sfuggivano alla rilevazione i bastimenti in partenza senza carico imbarcato a Trapani, ma anche quelli che caricavano cereali o altri generi di competenza del Maestro Portulano. I bastimenti registrati all'approvvigionamento erano infatti quello stesso anno ben più numerosi e fra essi spiccava una forte presenza di navi fiamminghe, che caricavano grano o sostavano in transito per i « caricatori » della costa meridionale. Qualche volta, all'andata, conducevano manufatti e specialmente tessuti esteri, più spesso giungevano vuoti.¹¹

BASTIMENTI APPROVVIGIONATI NEL 1617-18
IN USCITA PER « FUORI REGNO »

Nazionalità o provenienza dei capitani	Tipi di imbarcazione						Totale
	Nave	Vasc.	Bertone	Barca	Fregata	Tartana	
Fiamminga	29	4	4	—	—	—	37
Francese	16	2	—	—	—	—	18
Danese	1	1	—	—	—	—	2
Catalana	1	—	—	—	—	—	1
Veneziana	1	—	—	—	—	—	1
Ragusea	1	—	—	—	—	—	1
Napoletana	—	—	—	5	1	—	6
Trapanese	—	4	—	10	—	—	14
Altra siciliana	1	—	—	1	—	—	2
Non indicata	8	—	—	5	—	1	14
Totale	58	11	4	21	1	1	96

Gli altri dati già noti, relativi alla prima metà del Seicento (quelli elaborati da O. Cancila sui « responsalia » del 1625-26, 1629-30 e 1630-31), segnalano una depressione notevole dei traffici trapanesi, sia in termini di movimento marittimo sia di volume di merci imbarcato:¹² solo le esportazioni di tonno mantenevano i livelli precedenti, mentre quelle di formaggi e vino declinavano bruscamente. Il commercio estero poi, scomparsi quasi del tutto i bastimenti forestieri, appare gravemente colpito, penalizzato dalla nuova situazione politica internazionale (guerra dei Trent'anni) e dagli effetti devastanti della peste del 1624.¹³ Dopo il 1630 anche la produzione di tonnara conobbe un ventennio di declino, mentre il mercato del sale veniva turbato da acuti momenti di crisi.

Questa fase tuttavia non durò a lungo, poiché nel 1655-56, primo anno per il quale abbiamo potuto disporre di dati completi, il panorama economico trapanese risulta parzialmente diverso da quello che le precedenti conoscenze sull'andamento commerciale siciliano intorno alla metà del secolo avrebbero fatto presumere.¹⁴ Dal quadro delle esportazioni si possono trarre le prime indicazioni:

PRINCIPALI ESPORTAZIONI DELL'ANNO 1655-56

Sorra	barili	1.382
Tonnina	barili	6.648
Grossame ed ossame diversi	barili	3.214
Salumi di tonno a peso	cantara	326,39
Vino	botti	93
Aceto	botti	239
Formaggi	cantara	372,25
Cacicavalli	cantara	26,28
Corallo lavorato	libbre	326
Terraggio di corallo e corallo rustico	cantara	495,87
Sale molito per « Infraregno »	salme	229
Sale molito per « fuori Regno »	salme	65
Sale granito per « Infraregno »	salme	28

Pur con la cautela necessaria, a causa della mancanza, per il periodo precedente il 1674, di serie pluriennali, si può osservare facilmente che in contrasto con la quasi scomparsa delle esportazioni di vino e con la diminuzione di quelle di formaggi,

le « estrazioni » di prodotti di tonnara ritornano ai migliori livelli. In più, mentre le esportazioni di sale incontrano un altro di quei frequenti « buchi » la cui corretta lettura (a parte il dato già rilevato di vistosa subordinazione alla domanda estera) risulta oltremodo difficile, ci troviamo dinnanzi ad una considerevole quantità di corallo grezzo in uscita.

La pesca del corallo, alimentata dalla presenza di formazioni coralline lungo il litorale costiero ed attorno alle Isole, era praticata a Trapani già in periodo arabo. Agli inizi del XV secolo, in seguito forse all'innesto della tradizione catalana ed al reperimento di nuovi banchi, conobbe una prima fase di crescita, ma il suo definitivo sviluppo rimase legato alla seconda metà del Cinquecento: « In questi tempi di decadenza un nuovo genere di traffico si offrì all'industria dei trapanesi e ciò fu la pescagion del corallo: perciocché con essa sostennero i loro marinareschi esercizi... ».¹⁵ Almeno nel 1655-56 però protagonisti furono piuttosto i pescatori della riviera ligure, venuti a Trapani con una cinquantina di barche e partiti poi alla volta di Livorno con grossi quantitativi di corallo, presumibilmente da essi stessi pescato lungo il litorale trapanese. Nel corso di quell'anno comunque il prodotto (grezzo e solo in piccole quantità lavorato) venne esportato anche da trapanesi; la città non era ancora il grande centro di esportazione di corallo lavorato che sarebbe divenuta in seguito, ma il settore iniziava ad attrezzarsi per una più consistente presenza sui mercati mediterranei, Livorno e Genova in testa.¹⁶ Corallo e tonno costituivano così la base di sostegno di un commercio d'« Estraregno » visibilmente cresciuto rispetto al biennio 1629-31.

La tradizionale committenza genovese, mediata da collaudate reti di corrispondenze,¹⁷ orientava una buona fetta delle esportazioni estere. Più in generale risulta sensibilmente incrementata la presenza dei bastimenti forestieri, tra cui si segnalano le navi fiamminghe, in buon numero sia all'entrata sia all'uscita.

Oltre al tonno ed al corallo, le imbarcazioni forestiere caricavano formaggi, liquirizia, miele, pasta e qualche prodotto artigianale. All'andata trasportavano manufatti di vario tipo e tessuti di ogni qualità, dalle baiette di Fiandra alle saie imperiali. La rinnovata attività delle grosse navi d'altura forestiere non mutava comunque la dimensione essenzialmente tirrenica del

BASTIMENTI ESTERI ENTRATI ED USCITI* CON CARICO
DA/PER « FUORI REGNO » NEL 1655-56

Nazionalità dei capitani	Tipi di imbarcazione											
	Barca		Tartana		Nave		Polacca		Feluca		Totale	
	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U
Fiamminga	—	(—)	—	(—)	9	(12)	—	(—)	—	(—)	9	(12)
Genovese	1	(51)	5	(6)	3	(4)	—	(—)	—	(—)	9	(61)
Napoletana	1	(—)	4	(1)	1	(—)	—	(1)	—	(1)	6	(3)
Spagnola	1	(—)	2	(1)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	3	(1)
Ragusea	—	(—)	—	(—)	1	(—)	—	(—)	—	(—)	1	(—)
Totale	3	(51)	11	(8)	14	(16)	—	(1)	—	(1)	28	(77)

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

IMBARCAZIONI ENTRATE ED USCITE* CON CARICO
DA/PER « FUORI REGNO » NEL 1655-56

Provenienze e destinazioni	Tipi di imbarcazione									
	Barca		Tartana		Nave		Altri tipi		Totale	
	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U
Calabria	4	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	4	(—)
Napoli e porti campani	3	(—)	13	(9)	9	(5)	—	(12)	25	(16)
Roma	4	(4)	1	(1)	—	(—)	—	(—)	5	(5)
Civitavecchia	—	(—)	1	(—)	2	(—)	—	(—)	3	(—)
Livorno	4	(50)	3	(12)	—	(1)	—	(—)	7	(63)
Genova	—	(—)	1	(1)	—	(7)	1	(—)	2	(8)
Sardegna	—	(1)	—	(4)	—	(2)	—	(—)	—	(7)
Fiume	—	(—)	—	(—)	4	(—)	—	(—)	4	(—)
Venezia	—	(—)	—	(1)	3	(3)	—	(—)	3	(4)
Barbaria	—	(—)	—	(—)	1	(—)	—	(—)	1	(—)
Spagna	—	(—)	2	(—)	1	(—)	—	(—)	3	(—)
Fiandra	—	(—)	—	(—)	—	(1)	—	(—)	—	(1)
Non indicata	—	(9)	—	(11)	—	(10)	—	(5)	—	(35)
Totale	15	(64)	21	(39)	20	(29)	1	(17)	57	(139)

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

commercio trapanese, confermata dal quadro complessivo delle destinazioni e provenienze dei legni partiti e giunti con carico per/da « fuori Regno ».

Le stesse indicazioni si ricavano dai dati dell'approvvigionamento; il fatto che stavolta questi ultimi ricalchino abbastanza da vicino le cifre del movimento in uscita, mi pare riveli tendenzialmente la progressiva esclusione dello scalo trapanese dal flusso di esportazione dei grani.¹⁸

BASTIMENTI APPROVVIGIONATI IN USCITA
PER « FUOR REGNO » NEL 1655-56

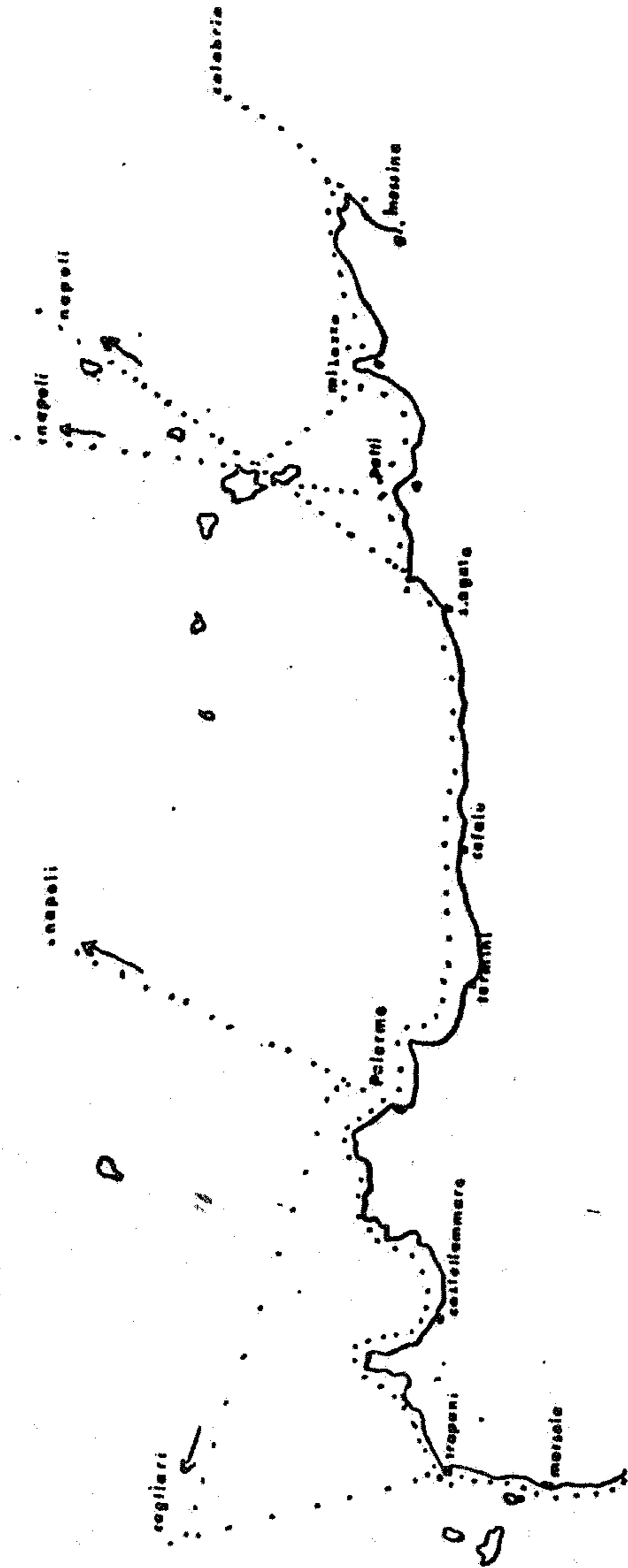
Destinazioni	Tipi di imbarcazione				Totale
	Barca	Tartana	Nave	Altri tipi	
Calabria	—	—	—	1	1
Napoli e porti cam- pani	1	10	13	—	24
Roma	3	—	—	—	3
Civitavecchia	3	6	4	—	13
Livorno	32	8	4	1	45
Genova	1	9	7	—	17
Sardegna	—	—	3	1	4
Ancona	—	—	1	—	1
Ragusa	—	1	—	—	1
Venezia	—	1	4	—	5
Europa del Nord	—	—	2	—	2
Spagna	—	4	1	—	5
Levante	—	—	4	1	5
Africa	1	—	—	—	1
Non indicata	—	—	1	—	1
Totale	41	39	44	4	128

La marina trapanese, che comprendeva quell'anno circa 150 natanti, tra cui dieci tartane e cinque vascelli, appare abbastanza capace di intervenire sulle rotte che da Trapani conducevano non solo a Napoli ma anche a Livorno ed a Genova, operando una distribuzione estesa (per quanto molto frammentata) di prodotti che, come il tonno, conservavano una sufficiente competitività sui mercati esteri. Allo stesso tempo però si confermava inadeguata a rispondere alle esigenze di settori (come

quello del sale) su cui gravava, anche per le condizioni del mercato e per la presenza di una robusta concorrenza internazionale, una marcata strozzatura tra produzione e distribuzione, il superamento della quale avrebbe richiesto una diversa attrezzatura nautica e commerciale.

In quanto alla navigazione d'« Infraregno », va notato anzitutto il differente carattere della sua disposizione rispetto alle due opposte rotte che da Trapaniolgevano l'una a Mezzogiorno e l'altra a Settentrione. Il flusso di merci diretto verso Sud (costituito soprattutto da legname e prodotti artigianali) aveva per destinazione i « caricatori » del litorale meridionale dell'Isola, da cui per converso risalivano i legni stipati di cereali. Trapani era, e non solo per una ragione meramente geografica, una tappa importante di quella rotta costiera che toccava poi i porti e gli approdi di Marsala, Mazzara, Sciacca, Girgenti, Palma, Licata, Terranova, Vittoria, Scoglitti e Scicli; la città, infatti, oltre ad essere uno scalo di transito esportava per i porti del Canale tonno, formaggi e manufatti in legno. In più, i Trapanesi avevano interessi e legami commerciali con molte tonnare siciliane, cui fornivano « raisi » ed intere ciurme.¹⁹ L'attività di questi equipaggi apriva così larghi spazi alla produzione dello artigianato cittadino, legato al lavoro in tonnara. Oltre alla importante fabbricazione dei barili in cui veniva conservato il prodotto, si lavoravano la canapa e la « disa », necessaria per la preparazione dei cordami e delle varie reti necessarie all'allestimento della tonnara. Questi traffici costituivano una vera e propria tradizione commerciale trapanese ed avevano contribuito a fare della città un importante mercato dei prodotti di quel proficuo tipo di pesca. Oltre ai grani, dalla costa meridionale giungevano, canapa grezza, sarde salate e, come si è accennato, pescato di tonnara.²⁰

Verso Nord, invece, il commercio trapanese d'« Infraregno » si legava più strettamente ai traffici esteri; sulla rotta che da Trapani, attraverso Palermo, conduceva a Messina si innestava infatti il lungo cabotaggio tirrenico, che risalendo la costa calabrese, si spingeva fino a Napoli ed oltre. Da Trapani, navigando verso nord, si toccavano i porti di Castellammare, Palermo, Termini, Cefalù, S. Agata, Patti, Milazzo e Messina, inframmezzati da tutta una serie di scali minori.²¹



Il cabotaggio tirrenico da Trapani a Messina.

Il quadro delle imbarcazioni entrate ed uscite da/per i porti siciliani nel 1655-56 offre uno spaccato della composizione quantitativa rispetto alle due rotte della navigazione di « Infraregno ».

A fronte della mancanza di carrozzabili, il piccolo cabotaggio siciliano realizzava così un esile ma importante circuito marittimo, addossato alle coste ed appuntato agli innumerevoli porti, approdi e « scari » isolani. Da località anche lontane dell'interno, merci e prodotti di vario tipo erano condotti a mare per essere più agevolmente trasportati o più facilmente venduti o scambiati. Lungo i litorali, li attendevano le agili, minuscole vele delle varie marinerie locali che, in un andirivieni continuo, avvicinavano in qualche modo le diverse zone produttive. Certo,

IMBARCAZIONI ENTRATE ED USCITE
CON CARICO DA/PER « INFRAREGNO » NEL 1655-56

Provenienze e destinazioni	Entrate	Uscite	Totale	
			Entrate	Uscite
Castellammare	6	10		
Palermo	129	94		
Termini	—	4		
Cefalù	—	4		
S. Agata	17	—		
Patti	9	8		
Milazzo	3	1		
Messina	56	11		
Altri porti della rotta settentrionale	15	54		
Totale rotta settentrionale	235	186	235	186
Marsala	26	37		
Mazara	25	38		
Sciacca	14	28		
Girgenti	—	1		
Licata	1	—		
Vittoria-Scoglitti	7	—		
Scicli	20	11		
Altri porti della rotta meridionale	—	37		
Totale rotta meridionale	93	152	93	152
Pantelleria	3	2		
Malta	9	7		
Totale isole	12	9	12	9
Altri porti non indicati	5	9	5	9
Totale complessivo			345	356

questa rete di traffici minuti ha lasciato tracce ben poco rilevabili, specie se confrontate ai segni ed alla memoria della grande navigazione mediterranea, eppure non bisognerebbe sottovalutarne la funzione.²² Oltretutto, il piccolo cabotaggio operava, nei confronti del commercio estero, una duplice azione di sostegno: permetteva di realizzare una più larga distribuzione delle merci forestiere giunte nei porti maggiori e (per altro verso) contribuiva alla raccolta dei prodotti negli scali d'esportazione per « fuori Regno ».

I nodi di intersecazione di questi due versanti della navigazione isolana erano (per una serie di ragioni di ordine diverso) Palermo e Messina. Il flusso delle importazioni estere vi convergeva quasi interamente ed anche una grossa parte delle esportazioni vi si concentrava. Il resto dei porti siciliani si appoggiava ad essi e ne dipendeva fortemente; Trapani, che andava attrezzando linee commerciali più dirette, rappresenta dunque un caso a sé nel quadro del commercio marittimo siciliano e ciò soprattutto grazie ad un lento ma alla lunga efficace ricambio delle sue produzioni di punta.