

1674-1700: CRISI E RIPRESA

Con la grave carestia del 1671 si era aperta in Sicilia un'epoca drammatica e confusa, preannunciata, sul piano politico internazionale, dalla sconfitta spagnola nelle Fiandre e dalla caduta di Candia. A Trapani, nell'inverno del 1672, un'insurrezione popolare organizzata dalle maestranze si concluse in breve tempo con un intervento militare ed una moderata repressione.²⁵ Ad un anno di distanza da quegli accaduti, il commercio marittimo trapanese, sebbene andasse rimettendosi su binari di normalità, risentiva negativamente della situazione politica (guerra d'Olanda) e soprattutto della frattura apertasi nell'Isola in seguito alla rivolta di Messina. Bloccati i traffici con la Città dello Stretto, il commercio d'« Infraregno » trovò per le importazioni estere un nuovo punto di riferimento in Malta e nelle fregate maltesi che bordeggiavano la costa meridionale.

Lungo le tradizionali rotte del cabotaggio isolano, si andavano intanto fissando collegamenti economici stabili con tutta una serie di aree produttive costiere: Trapani importava canapa per il suo artigianato da pesca da Scicli e Vittoria, sarde salate da Mazzara e Siculiana, vasellame in creta da Patti e Sciacca, legname da S. Agata e dagli altri porti della « fronte » tirrenica, olio da Milazzo etc.

Attraverso il circuito d'« Infraregno » giungevano poi da Palermo o da Malta tutti quei prodotti di cui poteva abbisognare una città di non grandi dimensioni in epoca preindustriale: legname, tessuti di varia qualità, metalli semilavorati, spezie ed utensili. Il legname era un materiale di necessità, non solo per la carpenteria di « galbo », l'edilizia e l'artigianato di tonnara, ma anche per la fabbricazione di una miriade di oggetti di uso quotidiano (dal carro, alla scala, ai fusi per filare). Giungeva per lo più semilavorato: in tavole, doghe, « carrati », « carratuni », « marruggi », cerchi. Si trattava di legno d'abete e di faggio ca-

labro, di castagno siciliano ed ancora di castagno e pioppo proveniente dai porti campani. Ancora maggiore importanza avevano i metalli; il ferro svedese e genovese, in verghe o chiodi, l'acciaio, il rame, il piombo etc., erano indispensabili per un artigianato che oltre a servire la città estendeva la sua attività su vaste aree dell'*Hinterland*. Poi, certamente, i tessuti: il lino alessandrino ed il cotone filato da Malta, le «baiette», le «scotte», le saie, i drappi di seta, le tele «imbordate» da Livorno e Genova (molto spesso giunte via Palermo). Oltre a questi tessuti, Trapani non importava veri e propri generi di lusso, tranne a considerare tali la carta da scrivere, la cera lavorata, le «capricciole», i piatti e cannate di Vietri, oppure il tabacco brasiliano, lo zucchero di «Spagna» e le varie qualità di droghe aromatiche e medicinali che con essi giungevano. Trapani era solo una piccola città di provincia, dalle esigenze piuttosto essenziali e così diverse da quelle della Capitale.²⁴ A Palermo, grande centro di consumi voluttuari, giungevano dall'estero gli abiti, le tele, gli oggetti più raffinati e alla moda. La nobiltà di tutta l'Isola vi aveva fissato la propria residenza e con essa una parte di quella trapanese. Gli sfarzi della vicina Capitale attiravano così un certo tipo di domanda mentre l'*élite* commerciale trapanese non aveva ancora né la consistenza né la disposizione atte a sostenerla.

Per quanto riguarda l'andamento commerciale marittimo, nel 1674-75 si registrò, rispetto al 1655-56, ultimo anno paragonabile, una riduzione consistente di legni in movimento da/per «fuori Regno».²⁵

IMBARCAZIONI ENTRATE ED USCITE* CON CARICO
DA/PER «FUORI REGNO» NEL 1674-75

Provenienze e destinazioni	Tipi di imbarcazione									
	Barca		Tartana		Nave		Altri tipi		Totale	
	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U
Calabria	4	(—)	1	(2)	—	(—)	—	(—)	5	(2)
Napoli e porti campani	8	(1)	8	(18)	1	(3)	—	(1)	17	(23)
Roma	3	(1)	1	(—)	—	(—)	—	(2)	4	(3)
Livorno	5	(1)	3	(—)	1	(—)	—	(—)	9	(1)
Genova	—	(—)	1	(—)	2	(2)	—	(—)	3	(3)
Sardegna	1	(—)	1	(1)	—	(—)	—	(—)	2	(1)
Non indicata	—	(32)	—	(25)	2	(9)	—	(10)	2	(76)
Totale	21	(35)	15	(47)	6	(14)	—	(13)	42	(109)

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

Sul versante delle esportazioni invece, pur nel contesto di un'annata depressa, si manifestarono precisi segnali di evoluzione di quelle tendenze già in atto un ventennio prima e cioè fondamentalmente da un lato l'intensificarsi dei collegamenti con Genova (e, in misura minore di quelli con Livorno), imperniati sui prodotti di tonnara e sul corallo; dall'altro il consolidamento di una rete commerciale incentrata sul sale nel basso Tirreno.²⁶ Genova e Napoli appaiono così le due direttrici d'orientamento del commercio trapanese. Inoltre i legni genovesi e quelli napoletani risultano i più presenti tra i non molti di bandiera estera usciti quell'anno.

IMBARCAZIONI ESTERE USCITE CON CARICO
PER «FUORI REGNO» NEL 1674-75

Nazionalità dei capitani	Tipi di imbarcazione				Totale
	Barca	Tartana	Nave	Altri tipi	
Genovese	1	3	9	1	14
Inglese	—	—	1	—	1
Veneziana	—	—	1	—	1
Napoletana	2	13	—	—	15
Maiorchina	—	1	—	1	2
Fiumana	—	1	—	—	1
Totale	3	18	11	2	34

L'anno successivo (1675-76), a testimonianza dell'avvenuta ripresa dei traffici trapanesi, aumentano tutti i quantitativi riportati mentre cresce anche il numero dei bastimenti partiti per «Estraregno»; ciò risulta non solo dai dati dell'approvvigionamento (v. tab. I) ma anche dalle indicazioni indirette che si possono trarre dal quadro complessivo del movimento dei carichi registrati in dogana (v. tab. II).

Particolarmente rilevante appare l'incremento delle esportazioni di sale, passate da 7.790 a oltre 20.000 salme (v. tab. III); i mercanti trapanesi, cominciavano ad intervenire più efficacemente nel settore: tra essi si distinguevano i Tipa, una famiglia di mercanti molto nota in città. Legandosi a commercianti genovesi (Orazio Grimaldi, Stefano Lomellini), i Tipa avevano esteso anche alla città di S. Giorgio la propria attività ed il loro esempio era stato presto seguito da altri commercianti cittadini.²⁷

Negli anni seguenti, fino alla pace di Nimega ed alla resa di Messina, il commercio marittimo trapanese continuò a muoversi lungo queste linee; la domanda di sale da Genova e Napoli rimaneva abbastanza costante ed infittiva la rete dei rapporti commerciali nel settore, mentre crescevano le esportazioni di tonno, ritornando su livelli elevati (v. tab. IV).

Quegli anni furono però segnati in maniera decisa dalle vicende belliche. Qui non ci si riferisce solo alla « grande » guerra che vedeva Olandesi e Spagnoli da una parte, e Francesi dall'altra, contendersi il dominio della Sicilia e le flotte del Ruyter e del Duquesne fronteggiarsi lungo le coste dell'Isola, ma, dentro e fuori di essa, alla guerra di corsa.²⁸ Fiorenze, come sempre, ai margini di ogni conflitto, la pratica corsara traeva dalla presenza commerciale nemica *in loco* nuovi spazi e piena legittimazione. La pirateria mediterranea in epoca moderna non era del

LEGNI CORSARI REGISTRATI ALL'APPROVVIGIONAMENTO
NEL 1675-78

Anno	Nome del capitano	Tipo di imbarcazione	Numero di uomini imbarcati	
1675-76	Alberto Bianco	tartana galeotta	sessanta	
	Francesco Guarreri	bergantino	trenta	
	Francesco Luvaro	bergantino	ventotto	
	Simone Oristano	galeotta	sessanta	
1676-77	Francesco Guarreri	galeotta	centoventi	
	Giovanni Campailla	tartana	ottantacinque	
	Giuseppe D'Urso	bergantino	ventotto	
	Giovanni Castelli	tartana	cento	
	Simone Oristano	tartana	cento	
	Michele Lombardo	tartana	cento	
	Battista Ferrante	bergantino	ventotto	
	Giovanni Guarreri	bergantino	trenta	
	Vito Campaniolo	bergantino	diciotto	
	Raffaele Montalto	bergantino	ventisette	
	Giuseppe Bordino	tartana	sessanta	
1677-78	Giuseppe Bordino	tartana	settantadue	
	Simone Oristano	tartana	centodieci	
	Michele Lombardo e Giovanni Battista Capicciola	tartana	centocinquanta	
	Francesco Castagna	bergantino	ventisette	
	Cesare Galluppo	galeotta	sessanta	
	<i>Altri legni corsari presenti:</i>			
	Thomaso Soriano di Catania	galeotta	cento	
Bernardo Estarella di Maiorca	nave	—		
Francesco Sernera di Maiorca	tartana	sessanta		
Thomas Adler olandese	cinque vascelli	—		

resto di esclusiva marca barbaresca: i Trapanesi avevano antiche tradizioni in proposito e ne mantenevano memoria.²⁹ Tra il 1675 ed il 1678 la marina locale mise in mare almeno una ventina di legni corsari tra brigantini e tartane: uno sforzo di rilievo per l'armatoria trapanese. Pur tenendo conto delle condizioni particolari di quegli anni, tale rapida mobilitazione mi pare esprima sostanzialmente la predisposizione a considerare la corsa una attività economica non solo praticabile ma, in certi casi, preferibile; un'impresa economica di tipo senz'altro particolare (e comportante tra l'altro una più elevata, specifica, componente di rischio) ma essenzialmente soggetta alle stesse regole di qualunque altra.³⁰

Al di là della cattura dei carichi, un puntuale riferimento per l'attività corsara era costituito dal mercato degli schiavi: oltre ad essere impiegati nei lavori di fortificazione, essi venivano utilizzati in vario modo da privati, che li potevano acquistare attraverso regolari aste pubbliche. La presenza di schiavi registrati in uscita alla dogana, pur molto ridotta, risulta per quegli anni abbastanza costante. Essendo acquistati dalla nobiltà palermitana, venivano inviati quasi tutti nella Capitale.³¹

I pochi anni di pace che seguirono al trattato di Nimega videro le esportazioni estere trapanesi crescere piuttosto nettamente. Le « estrazioni » di sale, lievemente calate nel biennio 1679-81 rispetto ai livelli del 1677-79, recuperavano già nell'81-82, per superare poi nell'82-83 le 30.000 salme. Diretrici di questo traffico restavano Napoli e Genova (città con le quali numerosi mercanti trapanesi erano riusciti a stabilire linee di corrispondenza) ma andava acquistando un peso sempre maggiore la rotta adriatica, guidata dalla domanda veneziana. La notevole incidenza del flusso commerciale verso l'Adriatico sul traffico totale si enuclea piuttosto chiaramente, dal quadro generale dei bastimenti approvvigionati (v. tab. I). Vi corrispondeva una analoga distribuzione della presenza straniera: tra le quarantatré navi approvvigionate nel 1678-79 si notano (oltre ad undici navi genovesi, sette inglesi, tre maiorchine ed una olandese) ben nove navi veneziane e cinque ragusee. Il dato dell'approvvigionamento, includendo qualsiasi bastimento in partenza che vi avesse provveduto (e, *solo* se vi provvedeva) è certo discutibile, ma a ben leggerlo vi si scorge chiaramente come Genova e Venezia fossero le

destinazioni dei legni maggiori (in gran parte esteri) e come invece il lungo cabotaggio dei natanti di piccola stazza (in buona percentuale locali) avesse la sua meta in Napoli e nei porti del medio Tirreno, fino a Livorno, includendo talvolta la Sardegna. Le esportazioni di sale cominciano ad assumere in questo panorama un'importanza decisiva: nel 1682-83, su 303 carichi usciti per « fuori Regno », 149 erano costituiti da partite di sale. Le esportazioni di tonno, dal canto loro, si mantenevano ben oltre i 10.000 barili annui, sfiorando nel 1680-81 i 15.000, dopodiché iniziò invece una fase di calo piuttosto notevole.

Il fenomeno appare dipendente dall'andamento della fertilità delle principali tonnare trapanesi e correlato perciò a cicli biologici e a mutamenti nei percorsi del pesce, più che alla congiuntura economica. I dati pubblicati da Cancila sulla produzione delle tonnare di Formica, Favignana e Bonagia segnalano infatti una svolta tra il 1680 ed il 1682: agli ottimi livelli produttivi realizzati in quegli anni subentrò infatti una fase di caduta, notevole a Favignana e Bonagia e avvertibile anche a Formica.³² Essa annunciava una generale tendenza al declino produttivo, che sarebbe durata per almeno mezzo secolo. L'andamento di queste oscillazioni nelle varie tonnare è abbastanza omogeneo e si riflette sui quantitativi esportati, anche se la corrispondenza tra produzione ed esportazione non sempre appare puntuale. Ciò, a mio parere, va attribuito sia all'incidenza del consumo cittadino, sia a quella della commercializzazione terrestre, ma soprattutto all'assenza dei dati di S. Giuliano, Cofano e delle altre tonnare (trapanesi o gestite da Trapanesi) determinanti pur'esse, in percentuali diverse e mutevoli, le esportazioni dei vari anni.

Per quanto riguarda le altre principali produzioni, mentre le esportazioni di corallo grezzo, superata la parentesi del 1676-79, recuperavano i livelli precedenti, declinavano quelle di formaggi e cacicavalli (v. tab. V).

Nel biennio 1684-86 la situazione continuò ad evolvere lungo queste linee: se le 35.000 salme di sale imbarcato nel 1684-85 divennero 44.000 l'anno seguente, le esportazioni di tonno subirono invece un deciso calo. Per il movimento portuale, l'elaborazione effettuata per l'anno 1684-85 conferma le indicazioni già messe in luce dal quadro dell'approvvigionamento.³³

IMBARCAZIONI ENTRATE ED USCITE* CON CARICO DA/PER « FUORI REGNO » NEL 1684-85

Provenienze e destinazioni	Tipi di imbarcazione													
	Barca		Liudello		Tartana		Mozza		Nave		Altri tipi		Totale	
	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U
Calabria	5	(—)	1	(—)	1	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	7	(—)
Napoli e porti campani	4	(1)	—	(1)	2	(14)	2	(4)	1	(1)	—	(1)	9	(22)
Roma	1	(3)	—	(—)	1	(3)	—	(—)	—	(—)	—	(1)	3	(7)
Livorno	3	(5)	—	(9)	3	(6)	—	(—)	1	(1)	—	(—)	7	(21)
Genova	—	(1)	—	(—)	—	(1)	—	(—)	1	(13)	—	(1)	1	(16)
Venezia	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(24)	—	(1)	—	(25)
Puglia	—	(—)	—	(—)	—	(1)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(1)
Spagna	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	1	(—)	—	(—)	1	(—)
Sardegna	—	(1)	—	(—)	1	(2)	1	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(3)
Non indicata	—	(52)	—	(7)	1	(51)	—	(9)	—	(10)	—	(4)	1	(133)
Totale complessivo	13	(63)	1	(17)	9	(78)	3	(13)	4	(49)	—	(8)	29	(228)

L'accresciuta debolezza del movimento d'immissione e, collegata ad essa, quella dell'intero circuito d'« Infraregno », vanno riferite probabilmente alle condizioni generali del commercio siciliano dell'epoca ed alle vicende belliche (solo per poco interrotte dalla tregua di Ratisbona).

A Trapani comunque tale debolezza anticipò d'un paio di anni un calo generale dei traffici marittimi e delle esportazioni locali. La formazione della lega d'Augusta (1686) e la seguente lunga guerra provocheranno infatti un vero e proprio crollo delle esportazioni di sale trapanese, che si ridurranno di 2/3 nel 1686-1687 ed ulteriormente, fino a meno di 10.000 salme annue, tra il 1688 ed il 1691. Se a ciò si aggiungono la caduta produttiva delle tonnare e la riduzione delle esportazioni di corallo rustico a poche migliaia di libbre annue, si può capire agevolmente in quale pesante condizione versasse in quegli anni il commercio trapanese.³⁴ Il traffico portuale si era ridotto in ogni versante ed il numero totale dei carichi in movimento era calato da 850 nel 1682-83 a 771 nel 1685-86 ed a 539 nel 1689-90. I bastimenti approvvigionati in partenza per « fuori Regno » a loro volta erano scesi da una media annuale comunque superiore alle 150 unità a 40 nel 1686-87 ed a 81 e 88 nel biennio 1688-90. Tra essi poi, e questo è il dato più significativo, i legni di maggiore stazza erano passati da 60 nel 1685-86 a 5 nel 1686-87 ed a 7 nel 1688-89 e nel 1689-90.

Le esportazioni di sale erano quelle che risentivano di più dell'assenza dei vascelli stranieri e delle carenze della marineria trapanese: il loro calo, evidenziato dal rapporto tra quantitativi di sale esportato all'estero e numero dei carichi partiti per « fuori Regno », offre un'ulteriore conferma di ciò (v. tab. III). In sostanza, ad un livello estremamente modesto delle esportazioni di sale corrisponde una più accentuata suddivisione delle partite, segno sicuro dell'utilizzazione di legni di stazza minore. In presenza di quella crisi di produttività delle tonnare cui si è accennato, le uniche esportazioni trapanesi che riuscivano a mantenersi su livelli consistenti erano quelle di formaggi e cacicavalli (in aumento dal 1685-86) e quelle di preziosi (v. tab. V).

Organizzati dal 1612 in poi nella corporazione degli orefici, i maestri trapanesi lavoravano oggetti in oro ed argento, utilizzando anche pietre rare di varia qualità e perle. I valori denun-

IMBARCAZIONI ENTRATE ED USCITE
CON CARICO DA/PER « INFRAREGNO » NEL 1684-85

Provenienze e destinazioni	Entrate	Uscite	Totale	
			Entrate	Uscite
Castellammare	5	5		
Palermo	30	49		
Termini	1	2		
Cefalù	4	8		
Patti	2	4		
Milazzo	4	5		
Messina	24	15		
Altri porti della rotta settentrionale	15	3		
Totale rotta settentrionale	85	91	85	91
Marsala	14	11		
Mazara	9	7		
Sciacca	9	13		
Siculiana	2	1		
Girgenti	—	10		
Palma	2	7		
Licata	—	4		
Terranova	2	1		
Vittoria-Scoglitti	11	2		
Scicli	11	13		
Altri porti della rotta meridionale	6	5		
Totale rotta meridionale	66	74	66	74
Lipari	4	—		
Malta	8	5		
Pantelleria	3	—		
Non indicata	6	6		
Totale isole	21	11	21	11
Totale complessivo			172	176

ciati in dogana (tra le duemila e le tremila onze annue), probabilmente rispecchiavano solo molto parzialmente i valori esportati e comunque costituiscono già cifre significative. L'artigianato dell'oro e dell'argento e quello del corallo, pur ben distinti, possono essere considerati due versanti di una medesima tradizione della scultura e dell'incisione che aveva piantato salde radici in città. Già agli inizi del secolo, i maestri corallari aprivano in città ben venticinque botteghe facendo una così « ...honorata mostra, che altra tale in tutta Sicilia non si vede, né in Italia ».³⁵ Dopo Lepanto, l'esplosione della devozione al rosario aveva accresciuto grandemente l'utilizzazione sacra del corallo per la fabbricazione dei

paternostri. Ridotto in grani, globetti, olivette e piccoli crofissi era molto ricercato, specie nella sua variante rossa, « il colore del sangue di Gesù ». La produzione sacra, che comprendeva anche statuette di santi e della Madonna era affiancata poi da quella profana, che creava monili di ogni tipo.³⁶

Malgrado ciò, le esportazioni di corallo lavorato, pur manifestando una qualche spinta alla crescita, rimanevano abbastanza contenute, mentre declinavano quelle di corallo grezzo. Anche qui, certo, la guerra faceva sentire i suoi effetti, ma questa duplice tendenza (al rialzo delle esportazioni di corallo lavorato ed al ribasso di quelle di corallo grezzo), era un dato di fondo. Al di là delle vicende di quegli anni, essa esprimeva infatti la crescita dell'artigianato del settore e, insieme, le difficoltà della pesca. A parte l'insicurezza della navigazione, tali difficoltà nascevano soprattutto dal lungo e continuato sfruttamento delle fasce di mare più vicine, condotto al punto da rendere il reperimento di un banco vergine un fatto insperato e quasi miracoloso.³⁷

La fine degli anni '80, in conclusione, vide il commercio del porto di Trapani dibattersi in una pesante crisi. La guerra dominava l'orizzonte e con essa tornavano ad apparire i legni corsari.³⁸ In più, nei primi mesi del 1691, un'epidemia pestifera nel regno di Napoli provocava un ulteriore rallentamento del commercio con i porti del Mezzogiorno.³⁹

Solo con l'inizio degli anni '90 si avverte un miglioramento sul piano del traffico portuale ed un corrispondente aumento delle quantità esportate. Le « estrazioni » di sale risalgono infatti tra il 1690 ed il 1693 da 7.531 salve a 18.133 ed assieme ad esse sono in ripresa (almeno rispetto al disastroso quinquennio precedente) pure quelle di prodotti di tonnara.

Le cause di questa inversione di tendenza sono forse da ricercarsi nello stanco andamento della guerra e comunque nel tramonto dell'egemonia navale francese dopo il 1692; lungo tutta la prima metà degli anni '90, la crescita si delineò con nettezza, malgrado gli effetti negativi sulla navigazione ed i traffici marittimi del disastroso terremoto del 1693 in Val Demone e Val di Noto.⁴⁰ L'elaborazione del movimento marittimo di « Estraregno » effettuata per il 1694-95 rimanda chiaramente ad una ritrovata presenza delle grandi navi d'altura forestiere ed illustra il ripristino delle rotte secondo le tradizionali impostazioni.⁴¹

IMBARCAZIONI ENTRATE ED USCITE* CON CARICO DA/PER « FUORI REGNO » NEL 1694-95

Provenienze e destinazioni	Tipi di imbarcazione													
	Barca		Tartana		Liudello		Mozza		Nave		Altri tipi		Totale	
	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U
Calabria	12	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	1	(—)	13	(—)
Napoli e porti campani	2	(2)	7	(3)	4	(2)	2	(4)	—	(—)	—	(—)	15	(11)
Roma	—	(—)	—	(6)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(6)
Genova	—	(—)	9	(5)	—	(—)	—	(—)	4	(5)	—	(—)	13	(10)
Livorno	—	(—)	7	(2)	3	(6)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	10	(8)
Sardegna	—	(—)	1	(7)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	1	(—)	2	(7)
Venezia	—	(—)	—	(4)	—	(—)	—	(—)	2	(24)	—	(1)	2	(29)
Non indicata	—	(51)	—	(41)	—	(11)	—	(8)	—	(20)	—	(5)	—	(136)
Totale complessivo	14	(53)	24	(68)	7	(19)	2	(12)	6	(49)	2	(6)	55	(207)

Pur con l'imprecisione dovuta alla mancanza di una puntuale indicazione delle destinazioni, da questi dati si ricava la conferma che Genova e Venezia restavano le mete principali della navigazione maggiore mentre quella minore si distribuiva a ventaglio lungo il Tirreno.

La presenza di liudelli trapanesi a Livorno (già segnalati dieci anni prima) si spiega coi traffici del corallo.⁴² È mia impressione che il settore delle esportazioni di corallo lavorato fosse cresciuto in misura maggiore di quanto mostrino le serie che ho raccolto; ciò dipende sia dalle modalità di registrazione (talvolta, specie per opere di scultura, puramente descrittive e perciò non quantificabili) sia dalla commercializzazione terrestre lungo i percorsi delle fiere, svolta nel Cinquecento dai venditori ambulanti di zafferano ed esperita in seguito da argentieri e gioiellieri.⁴³ Alle esportazioni marittime invece offriva un grosso contributo la comunità armena residente in città, uomini indicati come « greci di levante » o, più specificamente, « armeni persiani ».⁴⁴ Assieme ad essi, curavano le esportazioni vari padroni di barca ed alcuni maestri corallari tra i più affermati. Dal 1633 i corallari si erano organizzati in maestranza nel tentativo di controllare la produzione. La regolamentazione di un settore che consentiva ampi margini di lucro e che registrava una fase espansiva lenta ma abbastanza continua doveva però risultare piuttosto difficile. I provvedimenti emanati dalla maestranza tra il 1690 ed il 1696, appoggiati da bandi senatori e volti a colpire il lavoro a domicilio, la vendita ambulante e la sensalera, vanno senz'altro visti in tal senso. Non ne conosciamo il reale esito, ma verosimilmente esso dovette essere piuttosto modesto, a giudicare almeno da un'ingiunzione senatoria sugli stessi temi una quindicina d'anni dopo.⁴⁵

Per quanto concerne il commercio d'« Infraregno », l'analoga elaborazione, relativa sempre al traffico portuale del 1694-95, non presenta sostanziali elementi di novità, a parte una maggiore frequenza della rotta settentrionale rispetto a quella meridionale.

La concessione della scala franca a Messina⁴⁶ e la conclusione della guerra (Pace di Ryswik) contribuirono a prolungare la spinta all'incremento del commercio trapanese fino alla fine del secolo: una ripresa graduale ma netta. Le esportazioni di sale guidarono questa tendenza, con una crescita moderata ma

IMBARCAZIONI ENTRATE ED USCITE
CON CARICO DA/PER « INFRAREGNO » NEL 1994-95

Provenienze e destinazioni	Entrate	Uscite	Totale	
			Entrate	Uscite
Castellammare	9	2		
Palermo	68	82		
Termini	3	—		
Cefalù	2	1		
Patti	5	2		
Milazzo	11	2		
Messina	31	13		
Altri porti della rotta settentrionale	20	2		
Totale rotta settentrionale	149	104	149	104
Marsala	27	27		
Mazara	15	14		
Sciacca	13	10		
Siculiana	6	—		
Girgenti	—	5		
Palma	2	6		
Licata	2	4		
Scicli	12	4		
Vittoria-Scoglitti	4	1		
Altri porti della rotta meridionale	11	3		
Totale rotta meridionale	92	74	92	74
Pantelleria	4	—		
Malta	11	—		
Totale isole	15	—	15	—
Totale complessivo			256	178

puntuale che le vide ritornare negli ultimi anni del Seicento ai livelli dell' '82-85. Anche di formaggi e cacciavalli vennero esportate nuovamente grosse quantità (specie verso Genova) mentre nel settore del tonno, pur nel quadro della tendenza al declino già indicata, si intensificarono proficui rapporti con i centri produttivi sardi.⁴⁷

Si può dire in conclusione che gli anni '90 costituirono, per il porto di Trapani, una lunga fase di recupero dalla pesante crisi della seconda metà degli '80. Se essa non superò i livelli raggiunti in precedenza, ciò fu dovuto all'andamento incerto delle esportazioni che non riuscirono ancora a trovare, per una serie di ragioni diverse, favorevoli condizioni di sviluppo.