

UN TRENTENNIO DIFFICILE

L'andamento commerciale del porto di Trapani agli inizi del nuovo secolo appare segnato da forti oscillazioni nel traffico navale e nei flussi di esportazione, che seguono da vicino i mutamenti degli equilibri politici internazionali. Fluttuazione della domanda estera, presenza dei vascelli da carico stranieri e sicurezza delle rotte erano elementi interdipendenti e tutti condizionati dalle vicende diplomatiche: « Il commercio estero esige una certa corrispondenza colle altre nazioni ed un'amicizia fra le potenze. L'interno poi richiede, che le strade siano praticabili e sicure da ladronecci. Rispetto al primo le guerre sostenute dai principi austriaci col Turco, con la Francia, con l'Olanda, col l'Inghilterra e perfino col Portogallo impedivano ogni commercio amichevole colle dette potenze ed essendo quelle nemiche, non solamente non poteva con esse commerciarci, ma veniva attraversato ancora ogni traffico con le potenze amiche. Le scorrerie poi de' pirati dell'Africa, ch'erano continue, impedivano che i mercadanti potessero trasportare o fare venire con sicurezza le merci ». ⁶² A pochi anni dalla pace di Ryswick, il testamento di Carlo II, se da un canto trasformava in alleanza la contrapposizione franco-spagnola (riaprendo questo orizzonte commerciale), dall'altro introduceva nell'equilibrio internazionale un gravissimo elemento di tensione che si sarebbe tramutato di lì a breve in guerra.

Tra il 1700 ed il 1702 le esportazioni trapanesi si erano assestate sui livelli degli ultimi anni del secolo precedente, ad eccezione di quelle di sale che già nel 1701-2 subirono una brusca flessione (v. tab. VIII). Non disponiamo dei dati del 1702-3, ma nel biennio seguente, iniziate le ostilità, gli scarti divennero rilevanti e alle 25.000 salme esportate nel 1703-4 ne

fecero seguito appena 5.000 l'anno successivo. Se le esportazioni di sale occupavano ormai un ruolo centrale nel commercio trapanese ed erano evidentemente le più esposte ai colpi della sfavorevole congiuntura internazionale,⁶³ forti sbalzi segnavano da un anno all'altro anche le esportazioni di corallo lavorato e di formaggi, nonché, vistosamente, quelle di prodotti di tonnara, calate addirittura sotto i 2.000 barili nel 1703-4 (v. tab. IX e X). Per queste ultime tuttavia, al di là delle incertezze del momento, si tratta soprattutto del punto più basso di quella curva discendente della fertilità in atto da un ventennio. Tali elementi si riflettono tutti, com'è ovvio, sui dati del movimento portuale di « fuori Regno », che risulta per il 1704-5 decisamente depresso.⁶⁴

IMBARCAZIONI ENTRATE ED USCITE* CON CARICO
DA/PER « FUORI REGNO » NEL 1704-5

| Provenienze e destinazioni | Tipi di imbarcazione | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|----------------------|-------|----------|------|---------|------|------|------|----------|------|--------|-------|
| | Barca | | Liudello | | Tartana | | Nave | | Marsigl. | | Totale | |
| | E | U | E | U | E | U | E | U | E | U | E | U |
| Calabria | 2 | (—) | — | (—) | — | (—) | — | (—) | — | (—) | 2 | (—) |
| Porti campani | 2 | (—) | 1 | (—) | — | (—) | — | (—) | — | (—) | 3 | (—) |
| Livorno | 2 | (2) | 3 | (—) | 1 | (—) | — | (—) | — | (—) | 6 | (2) |
| Genova | 1 | (1) | — | (—) | — | (—) | 1 | (1) | — | (—) | 2 | (2) |
| Venezia | — | (—) | — | (—) | — | (—) | — | (—) | 2 | (—) | 2 | (—) |
| «Fuori Regno»** | — | (99) | — | (8) | — | (9) | — | (11) | — | (3) | — | (130) |
| Totale | 77 | (102) | 4 | (8) | 1 | (9) | 1 | (12) | 2 | (3) | 15 | (134) |

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

** Tra le « barche » uscite per « fuori Regno » sono stati inseriti anche 4 schifazzi e 4 feluche.

Le stesse indicazioni si ricavano dal quadro del movimento d'« Infraregno », anch'esso di molto ridotto.

Il rallentamento dei traffici qui messo in luce risulta confermato anche dall'andamento del movimento dei carichi: quelli usciti per « fuori Regno » si dimezzarono tra il 1703-4 ed il 1705-6 e quelli entrati si ridussero a poche unità. L'incertezza dominava gli orizzonti commerciali e le esportazioni di sale continuavano a procedere con andamento irregolare.⁶⁵ La conquista austriaca del Regno di Napoli produsse poi immediatamente un

IMBARCAZIONI ENTRATE ED USCITE
CON CARICO DA/PER « INFRAREGNO » NEL 1704-5

| Provenienze e destinazioni | Entrate | Uscite | Totale | |
|--|-----------|-----------|------------|------------|
| | | | Entrate | Uscite |
| Castellammare | 3 | — | | |
| Palermo | 38 | 63 | | |
| Termini | — | 2 | | |
| Cefalù | 2 | — | | |
| S. Agata | 3 | — | | |
| Milazzo | 5 | 1 | | |
| Messina | 24 | 2 | | |
| Altri porti della rotta settentrionale | 9 | 2 | | |
| Totale rotta settentrionale | 84 | 80 | 84 | 80 |
| Marsala | 19 | 11 | | |
| Mazara | 9 | 8 | | |
| Sciacca | 14 | 4 | | |
| Girgenti | — | 4 | | |
| Palma | 1 | 2 | | |
| Licata | 1 | 2 | | |
| Vittoria-Scoglitti | 2 | 1 | | |
| Scicli | 10 | 1 | | |
| Altri porti della rotta meridionale | 7 | 4 | | |
| Totale rotta meridionale | 63 | 37 | 63 | 37 |
| Pantelleria | 3 | 2 | | |
| Malta | 6 | 1 | | |
| Totale isole | 9 | 3 | 9 | 3 |
| Totale complessivo | | | 153 | 120 |

ulteriore effetto depressivo sui traffici nel basso Tirreno, cosa che ebbe un notevole contraccolpo negativo sui commerci trapanesi. Tutti gli indicatori di cui disponiamo illustrano, a partire dal 1707-8, l'aggravarsi della situazione economica. Non solo le esportazioni di sale scesero a 11.000 salme, ma anche quelle di formaggi, dopo un paio di ottime annate, cominciarono a segnare il passo; in quanto ai prodotti di tonnara perdurava la grave crisi di fertilità. Racconta il Mongitore che a Palermo il 20 Luglio 1706, « per impetrar la fecondità delle tonnare, da molti anni sterili » si effettuò addirittura (dietro autorizzazione papale) una solenne benedizione del mare;⁶⁶ comunque, per tutto il primo decennio del secolo, la produzione delle tonnare della Sicilia occidentale si mantenne su livelli bassissimi.

L'occupazione olandese della Sardegna aggravò ulteriormente la situazione del commercio locale⁶⁷ ed in questo quadro vanno posti i segnali di pericolo giunti da Trapani al governo viceregio. Il coinvolgimento del principe di S. Giuseppe nella congiura del Guerriero, e soprattutto il disarmo delle maestranze e la repressione preventiva, avvenuti poco dopo (1709), testimoniano della situazione di disagio della Città.⁶⁸

Gli ultimi anni della guerra, fino alla pace di Utrecht, segnarono un relativo miglioramento dei traffici, dovuto in massima parte al mantenimento di legami commerciali col Regno di Napoli. Malgrado il divieto formale, il governo austriaco tollerava infatti questi flussi economici, animati tra l'altro anche dal sale trapanese.⁶⁹ A partire dal 1711-12, le esportazioni di prodotti di tonnara⁷⁰ e di corallo lavorato⁷¹ mostrarono lievi segnali di ripresa, mentre quelle di formaggio, ritrovavano un nuovo momento di ottimo sviluppo (v. tabb. IX e X), da mettere forse in relazione con le difficoltà di collegamenti con la Sardegna e con la conseguente mancanza sui mercati del formaggio sardo. La presenza navale straniera, pur'essa gradualmente in aumento, era costituita (a partire dal 1707) essenzialmente da legni genovesi, livornesi e romanzi di stazza medio-piccola. Nel 1711-12, anno invero pessimo per le esportazioni di sale, le 13.200 salme uscite per « Estraregno » erano suddivise in ben 103 carichi, il che significa un carico medio di sole 128 salme. Ci si può fare indirettamente un'idea della portata delle imbarcazioni presenti, osservando il seguente quadro (elaborato per quell'anno) delle esportazioni di sale per l'estero caricate su legni stranieri e ordinate secondo la nazionalità dei capitani.

ESPORTAZIONI DI SALE PER « FUORI REGNO »
IMBARCATE SU LEGNI STRANIERI NEL 1711-12

| Nazionalità del capitano | Tipo di imbarcazione | Numero delle imbarcazioni | Quantità in salme | Carico medio in salme |
|--------------------------|----------------------|---------------------------|-------------------|-----------------------|
| Romana | barche | 37 | 4.193 | 113 |
| Genovese | navi | 2 | 1.552 | 776 |
| Livornese | 2 barche e 1 nave | 3 | 758 | 252 |
| Veneziana | nave | 1 | 400 | 400 |
| Francese | nave | 1 | 32 | 32 |

In totale si tratta di 6.935 salme esportate su 44 imbarcazioni estere, cioè appena 157 salme di media caricate su ogni legno. Il resto viaggiava su mezzi nautici trapanesi, con carichi evidentemente ancora più ridotti.

Negli anni 1712-13 e 1713-14, con la ritrovata pace sui mari, si poté registrare una ripresa notevole di tutti i principali settori: nel 1713-14 vennero imbarcate più di 40.000 salme di sale, e inoltre 1.300 cantara di formaggio, 15.500 libbre di corallo lavorato, 1.200 barili e 500 cantara di prodotti di tonnara ed altri manufatti artigianali di vario tipo. Il periodo « piemontese » iniziava così a Trapani con una rinnovata capacità di esportazione, cui corrispose un intensificarsi del movimento marittimo sia interno sia esterno.⁷² Per averne diretta ed immediata percezione è sufficiente confrontare il quadro dei bastimenti approvvigionati in partenza per « Estraregno » durante quest'anno con i dati omogenei disponibili relativi al periodo 1674-1689.

BASTIMENTI APPROVVIGIONATI NEL 1713-14
IN PARTENZA PER « FUORI REGNO »

| Destinazioni | Tipi di imbarcazione | | | | | | | | | | | |
|---------------|----------------------|------|-------|---------|----------|-------|-------|-------|-----------|------------|--------|--------|
| | Marsigliana | Nave | Barca | Tartana | Liudello | Mozza | Pinco | Saica | Schifazzo | Brigantino | Feluca | Totale |
| Calabria | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 1 |
| Roma | — | — | 21 | — | — | — | 1 | — | — | 1 | — | 23 |
| Civitavecchia | — | — | 18 | — | — | — | — | — | 1 | — | — | 19 |
| Terracina | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 |
| Livorno | — | — | 17 | — | 5 | 1 | 1 | 1 | — | — | — | 25 |
| Genova | — | 22 | 80 | 1 | — | — | — | — | — | — | — | 103 |
| Venezia | 1 | 22 | 3 | — | — | — | — | — | — | — | — | 26 |
| Marsiglia | — | — | 12 | — | — | — | — | — | — | — | — | 12 |
| Inghilterra | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 |
| Europa Nord | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 |
| Spagna | — | 5 | 9 | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 15 |
| Levante | — | 3 | 5 | — | — | — | — | — | — | — | — | 8 |
| Totale | 1 | 54 | 166 | 1 | 5 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 235 |

Nessun natante approvvigionato risulta in partenza per il regno di Napoli. Ciò è forse dovuto a difficoltà diplomatiche: il governo imperiale era infatti restio a riconoscere Vittorio Amedeo come re di Sicilia, e rifiutava il rilascio di documenti ufficiali

(passaporti) che lo qualificassero come tale. In pratica, però, gli scambi commerciali erano tollerati. Così il vicerè Daun, mentre riceveva istruzioni di diminuire la dipendenza del Regno dal sale trapanese, veniva autorizzato a permetterne l'importazione finché ve ne fosse necessità.⁷³ Circa metà delle imbarcazioni approvvigionate si dirigevano a Genova: i medesimi dati, analizzati sulla base della nazionalità dei capitani dei legni stranieri, mostrano come ciò dipendesse da una cospicua presenza della bandiera genovese. In aumento anche l'attività della flotta romana, tutta di piccola stazza, che approfittando dell'assenza della marina napoletana svolgeva da alcuni anni un evidente ruolo suppletivo.

NAZIONALITÀ DEI CAPITANI DEI BASTIMENTI ESTERI
APPROVVIGIONATI NEL 1713-14 IN PARTENZA PER «FUORI REGNO»

| Nazionalità | Tipi di imbarcazione | | | | | | Totale |
|--------------------|----------------------|------|-------|-------|-------|--------|--------|
| | Marsigliana | Nave | Barca | Saica | Pinco | Feluca | |
| Calabrese | — | — | — | — | — | 1 | 1 |
| Romana | — | 1 | 52 | — | 1 | — | 54 |
| Genovese | — | 24 | 60 | 1 | — | — | 85 |
| Veneziana | 4 | 15 | — | — | — | — | 16 |
| Savoiarda | — | 2 | — | — | — | — | 2 |
| Livornese | — | 1 | — | — | — | — | 1 |
| Francese | — | 1 | 14 | — | — | — | 15 |
| Spagnola | — | 1 | — | — | — | — | 1 |
| Olandese | — | 1 | — | — | — | — | 1 |
| Totale complessivo | 1 | 46 | 126 | 1 | 1 | 1 | 176 |

Negli anni seguenti, almeno secondo i dati disponibili, il commercio trapanese sembra procedere su binari di normalità.⁷⁴ Le esportazioni di tonno durante il quinquennio « piemontese » risultano mediamente superiori a quelle del 1708-13, mentre crescono, segno di una certa ripresa del settore nel suo complesso, le esportazioni di barili e di « corpo » di canapa ad uso di tonnara (v. tab. XI). Su buoni livelli si mantengono pure le esportazioni di formaggio e di corallo lavorato; per le esportazioni di sale ci troviamo invece di fronte ad indicazioni contrastanti. I libri doganali di questo periodo non registrano al-

cuna « estrazione », ma ci pare che si possa dare rilievo ad una testimonianza del Mongitore: « S'augmentò il frutto del sale per la notevole estrazione che ne facea per provvigione della Savoia, e negozio, che dal Re se ne maneggiava ».⁷⁵ Una conferma in questo senso l'abbiamo trovata nelle relazioni dei « mezzani » degli anni 1715-18, conservate nell'archivio senatorio alla Biblioteca Fardelliana: esse offrono dati relativi ai contratti di compravendita ed inclusivi perciò di parte delle merci esportate.

I quantitativi di sale venduto nel biennio sono (v. il seguente prospetto) superiori alle 20.000 salme annue ma ad essi vanno presumibilmente aggiunte le partite commercializzate in proprio da proprietari e gabelloti e perciò non registrate nelle « relazioni ». Le note di vendita recano i nomi dei mercanti o capitani acquirenti (tra cui vari francesi) ed il prezzo convenuto; anche sotto questo profilo, l'indicazione del Mongitore pare corretta: un prezzo di 14 o 17 tarì a salma, posta a bordo, era sicuramente un prezzo alto. Nel 1717-18, in corrispondenza di

MERCİ IN USCITA REGISTRATE
NELLE RELAZIONI DEI MEZZANI (1715-18)*

| | | 1715-16 | 1716-17 | 1717-18 |
|---|--------------|---------|---------|---------|
| Sale macinato per « Infraregno » | (in salme) | 200 | — | — |
| Sale macinato per « fuori Regno » | (in salme) | — | 62 | — |
| Sale grosso per « fuori Regno » | (in salme) | 23.985 | 20.061 | 5.005 |
| Numero dei carichi di sale usciti per « fuori Regno » | — | 106 | 82 | 24 |
| Sorra | (in barili) | 94 | 113 | 2 |
| Tonnina | (in barili) | 264 | 555 | — |
| Grossami | (in barili) | 88 | 91 | — |
| Barili in « dogarelli » | (in barili) | 4.237 | — | — |
| Stracci | (in cantara) | 110,50 | 12,99 | — |
| Formaggi | (in cantara) | 172 | — | 139,40 |
| Cacicavalli | (in cantara) | 6 | — | — |
| Scope | — | 20.500 | — | 500 |
| Pignate | — | 1.330 | — | — |
| Muxiumà | (in cantara) | — | 30 | — |
| Salumi di tonno | (in cantara) | — | 17 | 1,10 |
| Pelli conce | — | — | 6.000 | — |

* BF, AS, ACTA, 1715-16; 1716-17; 1717-18.

una situazione internazionale fattasi di nuovo esplosiva e di esportazioni nuovamente ridotte, il prezzo calava fino a 7 tari a salma. Subito dopo, la Sicilia subì il tentativo alberoniano di riconquista, cui seguirono due anni di guerra devastatrice:⁷⁶ interrotti i traffici, rifiorirono corsa e contrabbando, finché nella primavera del 1720 ritornò la pace, anche se non proprio la normalità. Le condizioni del commercio isolano all'indomani del trattato dell'Aja non erano certo buone, per quanto il ritrovarsi con l'altro vicereame meridionale, sotto la medesima sovranità (imperiale) comportasse per la Sicilia alcuni vantaggi.⁷⁷

I traffici marittimi erano travagliati da un'accentuata recrudescenza della pirateria barbaresca, da una serie di misure restrittive volte a prevenire vari focolai di epidemia presenti in area mediterranea e dalla proibizione di dar carico a navi appartenenti a potenze non amiche. Il commercio trapanese risentì fortemente di questi fattori depressivi. Baldassare Reggio, arciprete della Parrocchia di S. Pietro, descrivendo la situazione commerciale, osservava che: « Da questo suddetto anno 1721 la città ha manchato notabilmente nei traffici di mare, nelle negoziazioni di terra e nel numero delli abitanti sia per le guerre continue tra gli Regnanti sia per castigo delo Altissimo... ».⁷⁸ I dati di cui disponiamo per quegli anni confermano, con qualche attenuazione, tale testimonianza. Si considerino le esportazioni di sale: dopo il 1720-21, anno in cui si fecero notare in porto taluni vascelli da carico francesi, la domanda estera calò vistosamente. L'improvvisa diminuzione del rapporto tra quantitativi di sale imbarcato e numero dei carichi usciti (v. tab. VIII) indica — come già rilevato — una mutata composizione del traffico a partire dal 1721-22 e dunque una evidente crescita di attività del piccolo commercio marittimo. La diminuita presenza delle grosse navi da carico veniva cioè efficacemente sostituita dalla marina di cabotaggio genovese e siciliana, la quale trovava conveniente operare su un mercato caratterizzato da eccedenza dell'offerta e quindi da bassi prezzi.⁷⁹

Nel triennio 1722-25, la commercializzazione tirrenica del prodotto raggiunse punte elevate, poco sotto le 40.000 salme annue. Questo grosso movimento di partite di sale spiega la frequenza di navigli evidenziata nei quadri elaborati per il 1724-25. Su 295 legni usciti per « Estrareame » 195 erano carichi esclu-

PREZZO DI UNA SALMA DI SALE GROSSO
(in tari)⁷⁹

| Anno | Prezzo | Anno | Prezzo |
|---------|-----------|---------|-----------|
| 1722-23 | 2 | 1726-27 | 2.10/3.15 |
| 1723-24 | 2.15/3 | 1727-28 | 2/3.5 |
| 1724-25 | 2.15/3.5 | 1728-29 | 2 |
| 1725-26 | 2.10/3.15 | 1729-30 | 1.10/2.10 |
| | | 1730-31 | 2.5/5 |

IMBARCAZIONI ENTRATE ED USCITE* CON CARICO
DA/PER «FUORI REGNO» NEL 1724-25

| Provenienze e destinazioni | Tipi di imbarcazione | | | | | | | | | |
|-------------------------------|----------------------|-------|------|------|-------|-----|---------|-----|--------|-------|
| | Barca | | Nave | | Pinco | | Fregata | | Totale | |
| | E | U | E | U | E | U | E | U | E | U |
| Calabria | 12 | (—) | — | (—) | — | (—) | — | (—) | 12 | (—) |
| Napoli e porti campani | 10 | (—) | — | (—) | — | (—) | — | (—) | 10 | (—) |
| Terracina | 2 | (—) | — | (—) | — | (—) | — | (—) | 2 | (—) |
| Civitavecchia | 7 | (—) | 5 | (—) | — | (—) | — | (—) | 12 | (—) |
| Livorno | 20 | (—) | — | (—) | 1 | (—) | 1 | (—) | 22 | (—) |
| Roma | 6 | (—) | — | (—) | — | (—) | — | (—) | 6 | (—) |
| Genova | 5 | (—) | 1 | (—) | — | (—) | — | (—) | 6 | (—) |
| Sardegna | 4 | (—) | — | (—) | — | (—) | — | (—) | 4 | (—) |
| Francia | 1 | (—) | 1 | (—) | — | (—) | — | (—) | 2 | (—) |
| Inghilterra | — | (—) | 1 | (—) | — | (—) | — | (—) | 1 | (—) |
| Tunisi | 1 | (—) | — | (—) | — | (—) | — | (—) | 1 | (—) |
| Non indicata | — | (270) | — | (25) | — | (—) | — | (—) | — | (295) |
| Totale | 68 | (270) | 8 | (25) | 1 | (—) | 1 | (—) | 78 | (295) |

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

sivamente di sale ed altri 29 imbarcavano il sale, insieme ad altre merci.

Se le esportazioni di sale raggiungono nella prima metà degli anni '20 ottimi livelli quantitativi, lo stesso non può dirsi per le esportazioni di tonno e formaggio.

In una lettera dell'Autorità Regia al Senato cittadino, si individua nel contrabbando la causa del decadimento delle «tratte» a Trapani e si invita l'Ufficio a fornire nelle istruttorie per cause di contrabbando « prova piena affinché si possa poscia divenire alla condanna pena e castigo di tali delinquenti ». ⁸⁰ Al di là dell'attività di contrabbando però c'era sicuramente, nei

IMBARCAZIONI ENTRATE ED USCITE
CON CARICO DA/PER « INFRAREGNO » NEL 1724-25

| Provenienze e destinazioni | Entrate | Uscite | Totale | |
|--|------------|-----------|------------|------------|
| | | | Entrate | Uscite |
| Castellammare | 19 | 17 | | |
| Palermo | 162 | 52 | | |
| Termini | 2 | 1 | | |
| Cefalù | 1 | 2 | | |
| S. Agata | 4 | — | | |
| Patti | 11 | — | | |
| Milazzo | 6 | 2 | | |
| Messina | 23 | 8 | | |
| Altri porti della rotta settentrionale | 1 | 1 | | |
| Totale rotta settentrionale | 232 | 83 | 232 | 83 |
| Marsala | 48 | 9 | | |
| Mazara | 23 | 9 | | |
| Sciacca | 35 | 56 | | |
| Siculiana | 2 | — | | |
| Girgenti | — | 2 | | |
| Palma | 1 | 2 | | |
| Terranova | 12 | 10 | | |
| Scicli | 3 | — | | |
| Siracusa | 15 | 1 | | |
| Catania | 8 | 7 | | |
| Altri porti della rotta meridionale | 2 | — | | |
| Totale rotta meridionale | 151 | 96 | 151 | 96 |
| Malta | 7 | 1 | | |
| Lipari | 1 | — | | |
| Totale isole | 8 | 1 | 8 | 1 |
| Totale complessivo | | | 391 | 180 |

traffici trapanesi di quegli anni, una situazione contrastata, la difficoltà a riconnettere un tessuto commerciale dilacerato da una sequela continua di rivolgimenti politici e di conseguenti mutamenti di alleanze. È probabile che in un periodo così travagliato, un'accresciuta incompletezza dei dati tratti da fonti ufficiali, nasconda o minimizzi la capacità delle strutture economiche di reagire alle situazioni di crisi e addirittura di approfittare di eventuali congiunture favorevoli. Avanzare ipotesi su una, certo più che possibile, diminuita efficienza dell'apparato doganale in presenza di accadimenti bellici o cambi di sovranità, risulta però alquanto difficile. Non ci resta perciò che confermare, sia pure con

la dovuta cautela, il giudizio precedente ed osservare come — almeno dai dati a mia disposizione — l'unico vero elemento positivo in questo panorama sembra essere dato dalle esportazioni di corallo lavorato (v. tab. X). Con il 1723-24 esse subirono un deciso balzo in avanti, toccando per la prima volta le 10.000 libbre annue. Ciò comportava un giro d'affari di consistenza rilevante, dato che un cantaro di prodotto lavorato poteva valere 250 onze.⁸¹ Nel corso della seconda metà degli anni '20 questo livello venne mantenuto ed anzi accresciuto: la rilevanza di un simile aumento emerge dal confronto tra le medie decennali del primo trentennio del secolo.⁸²

| | | |
|-----------------|--------------|---------------|
| 1701-2 /1710-11 | (su anni 9) | 4.342 libbre |
| 1711-2 /1720-21 | (su anni 9) | 5.030 libbre |
| 1721-22/1730-31 | (su anni 10) | 10.079 libbre |

Si è già osservato come tutto il settore dipendesse dalla disponibilità di prodotto greggio e come la pesca si fosse fatta via via più difficile. Per soddisfare le crescenti esigenze della lavorazione, i « corallini » avevano perciò preso l'abitudine di organizzare ad anni alterni, in primavera, una pesca comune in mari più lontani e ricchi. Un convoglio di liudelli veniva così equipaggiato per una lunga permanenza ed armato in modo da poter resistere ad eventuali attacchi corsari.⁸³ La maggiore disponibilità di corallo greggio ottenuta con l'introduzione di questo sistema, è una delle ragioni dell'incremento delle esportazioni, ma essa va senz'altro collegata ad un'accresciuta domanda del mercato internazionale. Inoltre, i provvedimenti emanati dal duca di Monteleone per la difesa dei mari siciliani e forse anche i trattati stipulati nel 1725-26 con alcuni stati barbareschi dovettero condurre ad un miglioramento (sia pure relativo) delle condizioni di sicurezza delle rotte.⁸⁴

La crisi del commercio trapanese si prolungò ancora nella seconda metà degli anni '20 e fino al 1728-29. Lungo questo periodo, il numero dei bastimenti approvvigionati annualmente in partenza per l'estero, diminuì gradualmente, anno dopo anno (v. tab. XII). Il dato riportato da R. Moscati sulla decadenza degli introiti doganali del Regno (passati dai 181.148 scudi del

1722-23 ai 108.748 del 1728-29) trova perciò, dall'angolo di visuale trapanese, una conferma.⁸⁵ Il biennio 1729-31 segnò una ripresa di vari settori, ma si trattò di un breve episodio su cui gravavano le ombre di una tensione che si potrebbe definire pre-bellica. In sintesi, dopo una lunga e disastrosa fase di guerre inframmezzate dal troppo breve periodo sabauda, negli anni del vicereame austriaco il commercio marittimo trapanese non poté trovare la via per uscire dalle difficoltà che avevano caratterizzato gli ultimi decenni di dominio spagnolo.⁸⁶