

## SOTTO IL REGNO DI CARLO: LE RADICI DI UNA CRESCITA

Il quinquennio successivo alla fine delle ostilità segnò, per il porto di Trapani, una fase di ripresa del movimento marittimo e del traffico commerciale. Per quanto fossero ancora aperte le ferite lasciate dalla guerra,<sup>87</sup> le esportazioni trapanesi non tardarono a recuperare i livelli abituali. Nel biennio 1734-36 furono imbarcate 87.000 salme di sale ed altre 78.000 nel 1737-39. Le «estrazioni» di tonno rimasero molto ridotte, ma quelle di corallo lavorato tornarono ad un livello — diecimila libbre annue — che l'artigianato locale aveva già dimostrato di poter sostenere agevolmente. Il quadro dei bastimenti approvvigionati (v. tab. XIII) mostra chiaramente per il 1735-36 le direzioni delle correnti d'esportazione; su 33 navi rifornite in uscita per «fuori Regno», 17 erano dirette a Genova ed 11 verso i porti dell'Europa del Nord. La ripresa risulta confermata nel 1737-38 da un movimento portuale vivace, sospinto da un folto gruppo di grossi bastimenti da carico inglesi, che si aggiungevano alla nutrita presenza genovese e napoletana.

Il grosso di questo movimento era ovviamente costituito dal commercio d'«estrazione» del sale, che reggeva i quattro quinti del traffico marittimo trapanese in uscita per l'estero. La distinzione delle imbarcazioni partite con carico di sale (anche in combinazione con altre merci) secondo la nazionalità o provenienza dei capitani e la somma delle quantità imbarcate sui legni di ciascuna bandiera, mostrano come la domanda sicuramente «non tirrenica» (Europa del Nord più Adriatico) attirasse qualcosa come almeno 16.000 salme su un totale di 38.000. Proprio dalle contrazioni ed espansioni di questa fascia dipendono — come si vedrà — le oscillazioni dei volumi esportati negli anni successivi.

IMBARCAZIONI ENTRATE ED USCITE: CON CARICO DA/PER «FUORI REGNO» NEL 1737-38

Nazionalità o provenienza del capitano	Provenienze e destinazioni delle imbarcazioni																			
	Venezia e porti Adriatici		Genova		Livorno e altri porti del Medio Tirreno		Napoli e porti Campani		Calabria		Sardegna		Francia		Spagna e Portogallo		Non indicata		Totale	
	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U
Trapanese	1	(—)	6	(—)	20	(—)	6	(—)	9	(—)	2	(—)	—	(—)	—	(—)	1	(102)	45	(102)
Altra città siciliana	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	1	( 3)	1	( 3)
Napoletana	—	(—)	—	(—)	—	(—)	21	(—)	—	(—)	1	(—)	—	(—)	—	(—)	—	( 43)	22	( 43)
Genovese	—	(—)	5	(—)	3	(—)	—	(—)	—	(—)	1	(—)	—	(—)	1	(—)	—	( 51)	10	( 51)
Inglese	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	2	(—)	—	( 26)	2	( 26)
Francese	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	1	(—)	—	(—)	—	( 5)	1	( 5)
Olandese	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	( 3)	—	( 3)
Svedese	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	( 1)	—	( 1)
Romana	—	(—)	—	(—)	2	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	( 8)	2	( 8)
Veneziana	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	( 5)	—	( 5)
Ragusea	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	( 4)	—	( 4)
Altra	—	(—)	2	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	( 3)	2	( 3)
Totale	1	(—)	13	(—)	25	(—)	27	(—)	9	(—)	4	(—)	1	(—)	3	(—)	2	(254)	85	(254)

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

TAB. XXVII — ESPORTAZIONE DI SALE  
PER « FUORI REGNO » NEL 1737-38

Nazionalità del capitano	Numero di imbarcazioni uscite con carico di sale	Numero di salme imbarcate
Trapanese	64	2.967
Genovese	43	8.842
Napoletana	36	7.101
Romana	6	1.869
Francese	5	1.090
Gerosimitana	1	320
Inglese	24	10.533
Olandese	3	2.160
Svedese	1	1.056
Veneziana	4	1.359
Ragusea	4	1.282
Totale	191	38.599

Se i traffici marittimi di « fuori Regno » erano in ripresa, altrettanto può dirsi di quelli interni: il movimento d'« Infra-regno » specie in entrata e su entrambi gli itinerari costieri si presentava quello stesso anno piuttosto attivo.

Questa fase inizialmente espansiva dei traffici trapanesi, che contraddistinse l'avvio del nuovo Regno, trovò però nuovi ostacoli, di lì a poco, nelle vicende politiche internazionali. All'apertura del conflitto coloniale anglo-spagnolo, nel 1739, seguì presto la guerra di successione austriaca e la conseguente fine della neutralità napoletana. A ciò va aggiunto inoltre il persistere delle scorrerie barbaresche cui la flotta militare in via di ricostituzione era scarsamente capace di contrapporsi e che proseguirono anche dopo la firma dei trattati con la Porta e con Tripoli.<sup>88</sup> La mancata adesione del Bey di Tunisi ed il mancato rispetto degli accordi, diedero il segno della scarsa credibilità politico-militare del Regno, cui assestò un fiero colpo, nell'agosto del 1742, la prova di forza inglese nella baia di Napoli. L'episodio, oltre a dimostrare l'inconsistenza della capacità di reazione borbonica, mise in risalto il ruolo dominante che gli inglesi iniziavano ad assumere nel Mediterraneo.

IMBARCAZIONI ENTRATE ED USCITE  
CON CARICO DA/PER « INFRAREGNO » NEL 1737-38

Provenienze e destinazioni	Entrate	Uscite	Totale	
			Entrate	Uscite
Palermo	95	26		
Castellammare	5	12		
Termini	1	—		
Cefalù	1	—		
Patti	9	—		
S. Agata	8	—		
Milazzo	9	11		
Messina	29	18		
Altri porti della rotta settentrionale	10	1		
<b>Totale rotta settentrionale</b>	<b>167</b>	<b>68</b>	<b>167</b>	<b>68</b>
Marsala	67	20		
Mazara	14	7		
Sciacca	25	23		
Girgenti	—	2		
Licata	1	8		
Palma	4	5		
Scicli	5	1		
Terranova	1	2		
Siculiana	2	1		
Catania	2	—		
Siracusa	6	4		
Altri porti della rotta meridionale	—	—		
<b>Totale rotta meridionale</b>	<b>127</b>	<b>73</b>	<b>127</b>	<b>73</b>
Lipari	4	—		
Malta	7	—		
Pantelleria	2	—		
<b>Totale isole</b>	<b>13</b>	<b>—</b>	<b>13</b>	<b>—</b>
<b>Totale complessivo</b>			<b>307</b>	<b>141</b>

Sia le esportazioni di sale sia quelle di corallo si mantennero così, tra il 1739 ed il 1745, su livelli ridotti, inferiori di almeno un terzo alle capacità produttive, mentre i prodotti di tonnara imbarcati oscillavano intorno agli 8.000 barili annui (v. tabb. XVI, XVII e XVIII). Le destinazioni dei bastimenti approvvigionati nello stesso periodo mostrano con chiarezza come la diminuzione delle presenze di grosse navi da carico fosse dovuto al declino della rotta per l'Europa settentrionale e dunque principalmente all'assenza dei bastimenti inglesi. Per quanto in parte compensata da una ripresa della rotta adriatica, questa

caduta si fece sentire essenzialmente sul mercato del sale, segnalandosi immediatamente attraverso un mutato rapporto tra quantitativi di sale imbarcato e numero dei carichi usciti per « Estraregno ».

Il movimento dei bastimenti approvvigionati in uscita toccò significativamente il suo punto più basso nel 1742 e restò alquanto depresso fino al 1744-45. Particolarmente colpite risultavano le partenze per Genova, ma in forte diminuzione erano anche quelle per la Calabria e la Sardegna. Subito dopo la firma dei trattati, si era avviato un timido movimento commerciale verso la costa africana ma questi traffici si andarono presto esaurendo per le difficoltà già segnalate. La stessa sorte ebbe la rotta per il Levante, che rimase ben poco battuta, malgrado le iniziali speranze diffuse con la sua apertura.<sup>89</sup> Dopo il 1745-46 l'uscita del Regno dal conflitto ebbe un effetto positivo su tutti gli indici commerciali per cui gli anni quaranta possono dividersi, per il porto di Trapani, in due quinquenni di segno diametralmente opposto.<sup>90</sup>

1740-41/1744-45	Totale imbarcazioni uscite	732	di cui navi	63
1745-46/1749-50	Totale imbarcazioni uscite	935	di cui navi	176

La ripresa della richiesta di sale da Venezia e dai mercati austriaci faceva della rotta adriatica la linea principale di esportazione del prodotto trapanese, mentre molto scarse rimanevano le partenze per l'Europa del Nord. Va inoltre notato come, almeno fino alla pace di Aquisgrana, i legni usciti diretti a Livorno superassero per alcuni anni quelli partiti in direzione di Genova.

I dati elaborati da Cancila sui Conti Civici dell'Università di Trapani per il periodo 1743-51 offrono, assieme ad altre utili indicazioni, anche una conferma di queste linee di tendenza.<sup>91</sup> Particolarmente interessante il fatto che mentre fino al 1743-44 l'intera quantità esportata viaggiava su mezzi napoletani, a partire dal 1746 ritornarono a frequentare il porto le navi veneziane, olandesi e svedesi.<sup>92</sup> Significativa risulta, infine, la convergenza delle fonti: gli scarti tra le quantità di sale esportate

per l'estero, registrate nei due diversi tipi di materiale documentario, appaiono decisamente contenuti e confermano la medesima tendenza.

ESPORTAZIONI DI SALE  
DA TRAPANI PER « FUORI REGNO » NEL 1743-51

Anni	Conti civici	Registri del Credenziere
1743-44	22.467 salme	25.519 salme
1744-45	15.195 salme	15.308 salme
1745-46		41.037 salme
1746-47	40.463 salme	43.798 salme
1747-48	44.555 salme	49 336 salme
1748-49	53.310 salme	58.027 salme
1749-50		49.157 salme
1750-51	42.939 salme	46.107 salme

Anche le esportazioni di tonno mostrano negli anni '40 una tendenza all'incremento ed alla fine del decennio raggiungono i diecimila barili annui. Conclusasi quella crisi di fertilità durata, come si è visto oltre mezzo secolo, le tonnare della Sicilia occidentale avevano ripreso a produrre a buon ritmo. Oltre al tonno in barili venivano imbarcate così annualmente due o trecento cantara di tonno venduto a peso ed alcune centinaia di barili di pesci tonniformi. Parallelamente a ciò si verificava un aumento nelle esportazioni di barili, destinati principalmente alla conservazione del pescato, e più in generale uno sviluppo dell'attività dell'artigianato legato al lavoro in tonnara.

Non meno significativa della crescita delle esportazioni di sale e tonno era quella, altrettanto evidente, delle « estrazioni » di corallo lavorato, giunte a superare le 12.000 libbre annue. Trapani era ormai divenuta un grosso centro di lavorazione, i cui limiti, sul piano delle capacità produttive, erano segnati soprattutto dalla penuria di prodotto grezzo. Si è già accennato al sistema di pesca collettiva con cui i « corallini » cercarono di dare una soluzione al problema; bisogna aggiungervi che quel sistema coinvolgeva nell'impresa fasce di popolazione estranee al mondo dei pescatori o dei maestri lavoranti. I fondi necessari si raccoglievano infatti attraverso una campagna di prestito pubblico: stabilita

la spesa occorrente per il viaggio di ciascun liudello, essa veniva coperta attraverso la sottoscrizione di un certo numero di parti effettuata da singoli cittadini. Erano possidenti, mercanti, nobili, sacerdoti, chiunque avesse denaro da impiegare. Il versamento era libero, ma poiché chi investiva le somme maggiori in genere divideva il proprio capitale su più barche, le quote si mantenevano entro limiti ridotti, di poche onze ciascuna. Concluso il viaggio, l'insieme delle parti aveva diritto ad una percentuale del pescato, mentre il resto del corallo era appannaggio delle altre due componenti la società armatoriale: il proprietario della barca e dell'attrezzatura, e l'equipaggio. Così ad es. nel 1756 una spedizione vide la partecipazione di 22 liudelli, su ognuno dei quali era imbarcato il padrone, reale o posticcio, e sette marinai (più eventualmente un garzone): in tutto un po' meno di duecento persone. La quota di debito era stata stabilita uniformemente in 120 onze a barca e le singole parti, pur oscillando da cinque a trenta onze ciascuna, si mantenevano in media intorno alle dieci onze. A pesca ultimata, i « partitari » di ogni liudello avrebbero avuto diritto ai  $4/15$  del corallo; il resto sarebbe toccato al padrone ed ai marinai, questi ultimi retribuiti con una parte a testa.<sup>93</sup>

Al di là dell'organizzazione della pesca e del settore commerciale che, tramite questo sistema di partecipazione, ne era coinvolto, i pescatori di corallo incidono anche in altri modi sul tessuto economico marittimo cittadino. Legati strettamente agli artigiani del settore (i maestri corallari), essi si erano inseriti nella commercializzazione marittima del prodotto, sia grezzo che manufatto, e gestivano una vera e propria corrente di traffici imperniata sul corallo ma poi via via allargatasi a merci di vario tipo, in primo luogo tessuti. Il principale riferimento era ovviamente la piazza di Livorno, il più importante mercato del ramo, ma in combinazione con Livorno sovente veniva inserita la Sardegna, notevole centro di pesca. Attraverso il Tirreno e lungo il triangolo Trapani-Livorno-Sardegna, i piccoli liudelli facevano viaggiare stoffe, spezie, prodotti artigianali, rispondendo nel contempo a varie altre esigenze, tra cui ad es. i collegamenti con le tonnare sarde.<sup>94</sup> I quantitativi di corallo lavorato commercializzati via mare, già oltre le 12.000 libbre nella seconda metà degli anni '40, subirono una ulteriore brusca impennata

agli inizi del decennio successivo: nel 1750-51 ne vennero imbarcate oltre 14.000 libbre e nel 1752-53 quasi 20.000. I livelli di esportazione del 1752-54, i più alti fino ad allora registrati, restarono però un « tetto » abbastanza isolato: le solite difficoltà nella pesca ricondurranò infatti ad un livello più basso il volume esportato tra il 1755 ed il 1760. Oltre al corallo, anche le altre principali esportazioni trapanesi conobbero tra il 1752 ed il 1754 una fase di gran momento. Alla tenuta su ottimi livelli delle esportazioni di sale, corrispondeva un altro passo avanti della produzione di tonnara (quasi 13.000 barili e 250 cantara) e in pratica l'unico settore in cui non si avvertì la tendenza all'incremento fu quello delle esportazioni, sempre meno rilevanti, di prodotti caseari. Superata la fase migliore, corrispondente all'ultima parte del dominio spagnolo ed al breve regno sabaudò, esse non riuscirono più a raggiungere livelli consistenti, soprattutto a causa del crollo nelle « estrazioni » di formaggi, mal compensate da una certa crescita di quelle di cacicavalli.

Sul versante delle importazioni il panorama, intorno alla metà del secolo, non risulta granché differente dal quadro tradizionale. È più marcata, in primo luogo, la presenza di prodotti livornesi o comunque giunti da Livorno (spesso via Palermo). Poi, ma solo a partire dalla fine degli anni '40 e dopo un periodo d'ombra, si registra un ritorno dei manufatti genovesi, parallelo alla rinnovata presenza dei bastimenti liguri. Ai necessari attrezzi in ferro (dal vomero all'incudine, ai chiodi) ed in legno, si accompagnano prodotti disparati d'abbigliamento (bottoni, cappelli, scarpe da donna e da uomo, fazzoletti etc.) e perfino dolci (« ciccolata » e canditi). Un altro relativo elemento di novità è costituito dalla presenza di « immissioni » da Trieste: si tratta generalmente di legno in tavole condotto dai bastimenti imperiali venuti in Sicilia a caricare sale o grano.

Si può rilevare infine un certo incremento dei tessuti importati: tele orlette (da Livorno), della Cava (da Vietri), « costanze » (da Genova), « cortinelle » e « sangalli » (da Civitavecchia), tele crude di canape (da Napoli) ed infine tante qualità di saie (bianche, stampate etc.), tra le quali spiccava una notevole presenza di produzione inglese (dalle « imperiali », alle « stampate fini », ai panni di Londra). Gran parte di queste tele giungeva a Trapani, a causa della normativa sullo « scasso » dei



tessuti, via Palermo. Anche per questa ragione, i rapporti con la Capitale restavano quindi assai frequenti, mentre lo stesso non può dirsi per l'intero circuito d'« Infraregno ». La peste di Messina (1743) contribuì probabilmente al rallentamento della navigazione di cabotaggio per quanto il calo si faccia più netto solo agli inizi degli anni '50. La seguente tabella, relativa al movimento d'« Infraregno » nel 1753-54, se confrontata con i dati del 1737-38, lo mostra con evidenza.

IMBARCAZIONI ENTRATE ED USCITE  
CON CARICO DA/PER « INFRAREGNO » NEL 1753-54

Provenienze e destinazioni	Entrate	Uscite	Totale	
			Entrate	Uscite
Castellammare	2	4		
Palermo	88	25		
Termini	5	—		
Cefalù	3	2		
S. Agata	9	—		
Patti	5	—		
Milazzo	4	1		
Messina	12	17		
Altri porti della rotta settentrionale	4	1		
<b>Totale rotta settentrionale</b>	<b>132</b>	<b>51</b>	<b>132</b>	<b>51</b>
Marsala	37	10		
Mazara	8	5		
Palma	1	—		
Sciacca	13	8		
Licata	2	9		
Scicli	15	9		
Vittoria	3	1		
Girgenti	—	2		
Augusta	2	1		
Siracusa	—	3		
Catania	2	—		
<b>Totale rotta meridionale</b>	<b>83</b>	<b>43</b>	<b>83</b>	<b>43</b>
Lipari	6	—		
Pantelleria	5	—		
Malta	1	—		
<b>Totale isole</b>	<b>12</b>	<b>—</b>	<b>12</b>	<b>—</b>
<b>Totale complessivo</b>			<b>227</b>	<b>94</b>

La più consistente e continua presenza dei legni esteri comportava probabilmente un restringimento dei margini di attività

della marina trapanese; infatti, come si è già più volte osservato, a bordo dei bastimenti stranieri, venuti a caricare il sale o altri prodotti locali, giungevano all'andata prodotti grezzi o manufatti di grande varietà. A questo fenomeno si accompagnava una riduzione di attività della flottiglia trapanese fuori dalle acque dell'isola, cui faceva però da contrappunto, come vedremo meglio in seguito, una crescita della stazza media e una maggiore capacità di intervento. Alcuni proprietari di imbarcazione tra i più intraprendenti andavano cioè attrezzando i propri mezzi per un commercio di più lunga estensione, che consentiva di sfruttare meglio le occasioni di mercato.<sup>95</sup>

Il dato di fondo emergente in questi anni, sul piano della partecipazione delle bandiere al traffico, è costituito, come si vede, dalla crescita della presenza napoletana,<sup>96</sup> favorita dalla dipendenza dell'Isola dal nuovo Regno Borbonico. Una crescita — va osservato — rilevante sia per il numero di legni in transito sia per il tonnellaggio medio (sensibilmente aumentato).

La seconda metà degli anni '50, fino al ritorno di Carlo in Spagna, fu segnata dall'esplosione della guerra dei Sette Anni. Malgrado la neutralità borbonica, la lotta sul mare tra Francesi ed Inglesi coinvolgeva sovente bastimenti regnicoli, costituendo così una seria minaccia ai traffici. Della mutata situazione internazionale risentirono immediatamente, sia pure solo per un paio d'anni, le esportazioni di sale: nel biennio 1755-57 ne furono imbarcate 75.000 salme contro le 94.000 del biennio 1752-54 e le quasi 50.000 annue del quinquennio 1745-50. Come mostra il quadro dell'approvvigionamento, fu la domanda adriatica a sostenere, dopo il 1745 e fino al 1755, tali livelli di esportazioni e infatti al crollo del numero di bastimenti approvvigionati in partenza per l'Adriatico nel 1755-57 corrispose presto la diminuzione del volume esportato (anni 1756-57 e 1757-58). La rilevazione del prezzo del sale, effettuata per gli anni tra il 1747 ed il 1760, permette poi di osservare come ad una prima fase di forte rialzo, seguita al 1749 e corrispondente alla ripresa della domanda internazionale, faccia seguito, dopo il 1752, un periodo di prezzi oscillanti tra i quattro ed i sei tarì a salma. Nel 1758 invece, con il ritorno della produzione esportata a buoni livelli, ancora trainata dalla domanda adriatica, si tornava ad una fase di prezzi alti.<sup>97</sup>

## IMBARCAZIONI ENTRATE ED USCITE\* CON CARICO DA/PER «FUORI REGNO» NEL 1753-54

Nazionalità o provenienza del capitano	Provenienze e destinazioni delle imbarcazioni																			
	Venezia e porti Adriatici		Genova		Livorno e altri porti del Medio Tirreno		Napoli e porti Campani		Calabria		Sardegna		Francia		Spagna e Portogallo		Non indicata		Totale	
	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U
Trapanese	1	(—)	10	(—)	5	(—)	6	(—)	10	(—)	8	(—)	1	(—)	1	(—)	2	(53)	44	(53)
Altri porti siciliani	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(4)	—	(4)
Napoletana	1	(—)	1	(—)	—	(—)	31	(—)	5	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(63)	38	(63)
Genovese	—	(—)	1	(—)	—	(—)	1	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(15)	2	(15)
Veneziana	3	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(8)	3	(8)
Francese	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	1	(—)	—	(—)	—	(—)	1	(6)	2	(6)
Inglese	—	(—)	1	(—)	1	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	1	(2)	3	(2)
Olandese	—	(—)	—	(—)	3	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(4)	3	(4)
Livornese	—	(—)	—	(—)	1	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	1	(—)
Romana	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(4)	—	(4)
Svedese	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(1)	—	(1)
Ragusea	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(4)	—	(4)
Danese	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(3)	—	(3)
Imperiale	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(—)	—	(8)	—	(8)
Totale	5	(—)	13	(—)	10	(—)	38	(—)	15	(—)	9	(—)	1	(—)	1	(—)	4	(174)	96	(174)

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

ESPORTAZIONE DI SALE  
PER « FUORI REGNO » NEL 1753-54

Nazionalità o provenienza del capitano	Numero di imbarcazioni uscite con carico di sale	Numero di salme imbarcate
Trapanese	22	1.407
Genovese	11	2.996
Altri porti sicil.	1	200
Napoletana	60	24.755
Romana	4	687
Francese	4	528
Svedese	1	800
Olandese	4	2.234
Veneziana	8	4.603
Ragusea	4	2.124
Inglese	2	706
Danese	3	1.414
Imperiale	7	3.563
<b>Totale</b>	<b>131</b>	<b>46.117</b>

Anno	Valutazione media del prezzo di una salma di sale grosso rilevata nel primo trimestre di ogni anno indizionale. Valori espressi in tari e grana siciliani	Valutazione medie del prezzo di un barile di sorra. Valori espressi in tari
1747-48	4.15	58
1748-49	6.	44
1749-50	8.10	44
1750-51	8.	48
1751-52		
1752-53	5.	44
1753-54	4.	44
1754-55		
1755-56	6.10	52
1756-57	5.	44
1757-58	4.	46
1758-59	9.	44
1759-60	9.	50

È evidente la maggiore stabilità del prezzo del tonno, malgrado la fase di notevole crescita della produzione commercializzata via mare. Il periodo 1755-1760 segnò (come mostra la tab. XVII), una fase di ulteriore incremento delle quantità esportate, con una media nel quinquennio di oltre 16.000 barili. Sempre

in questa seconda metà degli anni '50, infine, oltre all'aumento della produzione di corpo di canapa e di barili di legno,<sup>98</sup> si registra una crescita delle esportazioni di cenere di soda passate dai 735 cantara del 1757-58 ai 1.937 dell'anno successivo ed ai 1.394 del 1759-60. Cifre ovviamente modeste, sia per quantità che per valore assoluto (tenuto conto che un cantaro di soda costava in quegli anni da 15 a 20 tari), ma segnali di una tendenza che assumerà nei decenni successivi una rilevanza sempre maggiore.