

PADRONI DI BARCA, CONTRATTI, SOCIETÀ

Dalle note di registro dei legni approvvigionati nello scalo trapanese è possibile ricavare attendibili indicazioni sulla composizione del traffico marittimo secondo i tipi delle imbarcazioni. La tab. XII relativa ai legni in partenza per « fuori Regno » tra il 1722 ed il 1730 mostra come la tartana fosse di gran lunga il legno più utilizzato. In seguito, dopo il 1734, il numero di tartane presenti diminuì considerevolmente (v. tab. XIV) mentre si affermavano altri legni di stazza più consistente, anche se minore della nave, quali il pinco e la polacca. La martincana, usata nel medio e basso Tirreno specie della marina romana per le sue caratteristiche nautiche, mantenne un certo livello di presenze, mentre sporadicamente si segnalava qualche feluca, in genere calabrese.

Anche la marina locale, sulla scia di questa evoluzione complessiva, mutò gradualmente a partire dagli anni '30 la sua fisionomia. Ancora in periodo austriaco nella composizione della flotta trapanese prevalevano i legni di piccola e piccolissima stazza. L'analisi comparata delle imbarcazioni in entrata, uscita o approvvigionamento, elaborata per l'anno 1722-23, lo dimostra con evidenza.

LEGNI TRAPANESI IN ATTIVITÀ NEL 1722-23

Liudelli	12
Schifazzi	72
Tartane	8
Martincane	1
Muzze	1
Indicati genericamente con « barca »	82
Totale	176

Buona parte di questi mezzi nautici erano fabbricati in città. La carpenteria navale era un'attività tradizionale e si svolgeva da secoli alla « marina », nella zona più interna del porto. Lì, assieme ai « mastri di galbo », lavoravano i velai, i fumai, i calafati ed altri gruppi artigianali che assicuravano importanti servizi di assistenza allo scalo trapanese. In epoca precedente, la fabbricazione dei natanti era stata senz'altro più rilevante,⁹⁹ ma ancora nel Settecento essa continuava ad essere praticata, sia pure su scala ridotta e per quanto lo consentiva la lontananza dei centri di produzione del legname. Poiché infatti la città si riforniva principalmente dalle Calabrie o dai monti della Sicilia Occidentale tirrenica, il trasporto incideva notevolmente sui costi, al punto da rendere talvolta conveniente comprare altrove le imbarcazioni o addirittura spostare in cantieri stranieri artigiani trapanesi.¹⁰⁰

Qualche indicazione sui tipi di legni fabbricati in città intorno alla metà del secolo può ricavarsi considerando i contributi che i « maestri di galbo » avevano l'obbligo di versare al console dell'arte su ogni scafo approntato: era prevista una tassa di un tarì per ogni schifazzo di salina o liudello da pesca; due per schifazzi o liudelli « di rivera »; sei per muzze e palascarmi; quindici tarì infine per ogni tartana costruita.¹⁰¹ Non erano previsti contributi per legni di stazza superiore alla tartana, che non venivano evidentemente fabbricati nei modesti cantieri cittadini, ed erano esentate le imbarcazioni di lunghezza inferiore ai 30 palmi (circa otto metri). Sotto questa misura, però vi erano solo barche da pesca, poiché anche uno schifazzo di salina non misurava in genere meno di 35-40 palmi.¹⁰²

I prezzi delle imbarcazioni erano molto variabili, per cui è abbastanza difficile offrire indicazioni puntuali a questo riguardo: uno schifazzo latino in buone condizioni, ad es., nel 1750 veniva venduto per 112 onze (75 per lo scafo, 15 per le vele, 6 per i remi, il resto per il sartame): è chiaro però che tutto dipendeva dallo stato del mezzo ed un legno dello stesso tipo si poteva trovare sul mercato dell'usato forse per la metà. Uno schifazzo di salina invece valeva molto meno ed era possibile acquistarlo, sempre negli stessi anni, per 25 onze.¹⁰³ Ritornando alla piccola flotta mercantile trapanese, si avverte un muta-

mento nella composizione dei legni utilizzati a partire dagli anni '40:

LEGNI TRAPANESI IN ATTIVITÀ

	1746-47	1752-54
Pinchi	16	14
Tartane	4	7
Schifazzi	30	22
Indicati genericamente con «barca»	69	80
Totale	119	123

Rispetto al 1722-23, la riduzione complessiva del numero di legni in attività appare certamente notevole, anche se il dato va assunto con molta cautela. È evidente, infatti, che le imbarcazioni registrate in dogana, per avere immesso o estratto merci e/o essersi approvvigionate possono rappresentare solo riduttivamente e con scarsa omogeneità nei vari anni il numero totale dei mezzi naviganti.¹⁰⁴ Le vicende belliche, la maggior attività della marina napoletana, l'accresciuta presenza (indirettamente concorrenziale) delle navi da carico straniere possono fornire parziali spiegazioni al calo del numero complessivo dei legni in attività. Al di là di tale contrazione però, ci pare interessante osservare la crescita del tonnello medio e l'affermazione di un tipo d'imbarcazione già da tempo presente nello scalo trapanese: il pinco mediterraneo (v. tab. XIV).¹⁰⁵

Largamente usato dalla marina genovese a partire dalla seconda metà del Seicento, questo robusto tre alberi si era conquistato in breve un posto di rilievo nella navigazione tirrenica. Le sue caratteristiche nautiche (la stazza ridotta e pure superiore a quella di una tartana; l'uso di velatura latina ma con la possibilità di utilizzo, in particolari condizioni di vento, della quadra; lo scarso pescaggio) ne favorivano evidentemente la diffusione. La sua manovra del resto non richiedeva un equipaggio numerosissimo; imbarcava in genere 15-20 uomini, press'a poco quelli di una tartana.

Il fatto che l'armatoria trapanese, puntando su un legno capace di traffici di più ampio respiro, andasse mutando la composizione della flottiglia locale, non ci pare privo di significato.

I «patrini di varca», lo si è già notato, occupavano una posizione decisiva nel commercio marittimo della città. Socialmente poi la loro condizione si distingueva: il possesso di un natante, l'appellativo di «padron» erano molto e ancor più dovevano apparire agli occhi della maggioranza povera della popolazione, quella senza lavoro fisso, che si arrangiava con la pesca o cercando un imbarco o lavorando da «stagioniere» in tonnara. Di padre in figlio i padroni di barca si trasmettevano così con l'attrezzatura ed il «mestiere» qualche relativo privilegio, sviluppando generazione dopo generazione (con una continuità che, osservata sul lungo periodo, risulta talvolta sorprendente) la propria attività di «mercanti ambulanti» lungo le rotte marine.¹⁰⁶

Tra essi poi talune famiglie aveva conquistato nel primo trentennio del secolo una posizione di predominio legata ad una maggiore capacità di estendere il proprio raggio d'azione a scambi e traffici più proficui, lavorando soprattutto col corallo e col sale. Un confronto tra i nomi dei consoli dei naviganti e del consolato del mare succedutisi in questo periodo e quelli dei «padroni» registrati nei libri segreziali permette di osservare come i più ricorrenti nelle liste delle cariche sociali fossero anche tra i più attivi nell'attività commerciale marittima. Si tratta di una ventina di nuclei familiari i cui membri avevano assunto ormai una figura economica oscillante tra il piccolo armatore ed il mercante in proprio ed erano riusciti a sfruttare tutti i vantaggi di tale indeterminatezza.¹⁰⁷ La prevalente configurazione familiare che caratterizzava l'assetto proprietario non comportava naturalmente l'assenza di forme di partecipazione collettiva, la cui frequenza sembra invece accentuarsi intorno alla metà del secolo. Chiunque avesse almeno cinque o dieci onze da investire, poteva comprare una quota di un pinco od una tartana e partecipare agli utili (e ai rischi) delle spedizioni commerciali del bastimento. Le parti erano in numero vario, da otto-dieci a venti-trenta e più; in genere, il «patronizzatore» (colui che fungeva da proprietario-capitano dell'imbarcazione) ne possedeva una piuttosto consistente, pari ad un quarto o ad un terzo del totale.¹⁰⁸ Ciò gli permetteva di esercitare con maggiore libertà

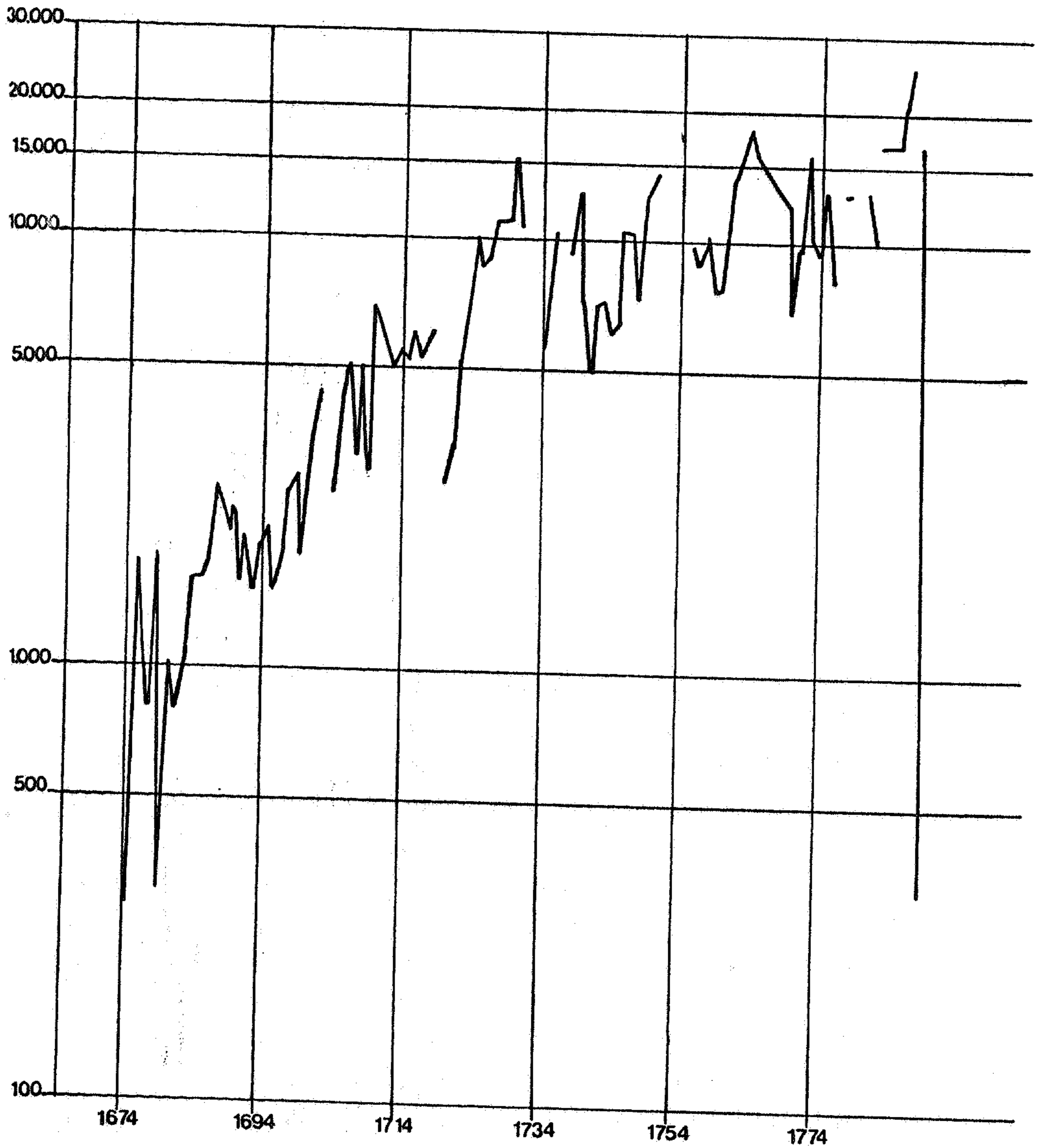
i suoi diritti di conduzione e di scelta degli indirizzi commerciali. In più i soci potevano così contare, al di là della necessaria fiducia che dovevano riporre nell'uomo, sulla garanzia di un suo personale cointeressamento. Le quote erano abbastanza contenute ed appartenenti tutte a persone differenti, in quanto i più investivano su diversi legni, secondo la buona norma della massima divisione del rischio. Il modello che aveva fatto da battistrada a questi contratti era quello — lo si è già notato — della pesca del corallo: un sistema di partecipazione che aveva messo salde radici in città. Da questo punto di vista, particolarmente rilevante risulta la seguente deposizione rilasciata nel 1789, nel quadro di una disputa tra i corallini trapanesi e l'arrendatario delle gabelle segreziali: « Tutte le barche che sono andate a pescare corallo tanto in questi mari, che in quelli alieni anche lontani sempre e dall'immemorabile si sono provvedute di denaro de partitarij in questa piazza, e senza quel soccorso non arrivano né potrebbero mai andare a far tale pescagione (...). E questo esso testimonio lo dice e depone come quello che è stato sin da fanciullo a far sempre pesca di coralli in qualunque mare essendo proprio suo mestiere lo pescar corallo come di fatto fu a pescare ne mari di Sardegna anni ventisei circa addietro con diverse altre barche di questa. Indi doppo due anni fu nuovamente esso testimonio a pescare in detti mari di Sardegna. Indi anni ventiquattro addietro fu esso testimonio a pescare con diverse altre barche coralline di questa ne' mari di Venezia o sia nella Cefalonia, e Santa Magra in Levante e pescarono cantara trenta circa di corallo medietà de' quali lo sbarcarono in Livorno e l'altra medietà lo lasciarono in questa di Trapani. Indi l'anno susseguente fra gli altri vi fu pure esso testimonio nelli sopra spressati mari in Levante avendo fatto pesca di cantara quindici circa di coralli che lo portarono tutto qui a Trapani e lo vendettero siccome ugualmente ha stato a pescare ne' mari di Siragusa e Braccetto in Lipari Lustica, ed in altre parti avendo sempre portato i coralli qui in Trapani senza che abbia mai pagato nella sua immissione dazio alcuno di gabelle sempre tenendo in detti rispettivi viaggi denari de rispettivi partitarii secondo lo bisognevole, siccome ugualmente l'anno scorso fu esso testimonio a pescare col suo ligudello ne' mari della Galita tenendo pure denari di partitarii avendo pescato con altra barchetta sua can-

taro uno e rotoli sessantacinque corallo quale lo condussero ed immisero in questa di Trapani... ».¹⁰⁹

Come nel caso della pesca del corallo, anche la partecipazione alla proprietà di un bastimento faceva affluire nel settore marittimo utili capitali provenienti da fasce e gruppi sociali (nobili, sacerdoti, notai, possidenti, magistrati) esterni al mondo della navigazione. Questo settore, che si è visto distinto ma intimamente collegato in più modi a quello della pesca, aveva intanto trovato un suo ulteriore momento di aggregazione nella confluenza della maestranza dei naviganti nella compagnia religiosa di Maria SS. della Nuova Luce e di S. Giuliano. Nelle norme della ricostituita compagnia era previsto che per diventare confrati, bisognasse navigare e che non sarebbe stata ammessa « ...persona alcuna che non sii navigante ancorché fosse figlio di navigante e non esercitasse il mestiere del padre; e così s'abbiano per esclusi espressamente tutti li pescatori... ». Viceversa, significativamente, veniva consentita l'iscrizione a coloro che « risiedono in terra da naviganti col mestiere di qualsiasi mercanzia ».¹¹⁰

Tra proprietari di barca e mercanti il rapporto era continuo e complesso, essendo varie le forme di contratti di società e di imprese commerciali cui venivano interessati. Significativo ci pare a tal proposito il seguente esempio: nel 1749 Padron Francesco Catanisi noleggiò il suo schifazzo a due commercianti locali: Giovanni de Vincenzo e Giuseppe Nicotra.¹¹¹ Il contratto prevedeva un carico di 230 cantara di soda da imbarcare a Trapani o Marsala e trasportare a Napoli o Livorno. I due mercanti viaggiavano a bordo, uno come marinaio spesato e l'altro pagando un tarì al giorno di « mangia ». Compiuta la vendita del carico, un terzo del ricavato sarebbe toccato al Catanisi, ma restava inteso che la soda non poteva essere ceduta a meno di tarì 5.15 al cantaro a Napoli o tarì 7.5 a Livorno. Sul complesso della somma ricavata, gravava poi l'opzione di reinvestimento (a discrezione dei due commercianti) in un acquisto di merci da realizzare a Livorno. Effettuato tale acquisto, un terzo della compera sarebbe naturalmente toccato al Catanisi, sulla cui imbarcazione la merce avrebbe dovuto obbligatoriamente viaggiare al ritorno. Per questa parte del tragitto, gli altri soci avrebbero pagato in tal caso gli spettanti due terzi del nolo e nella stessa

Esportazioni di Corallo Lavorato 1674-1790 (in libbre)



proporzione le spese di carico. I vari oneri cui era soggetto lo schifazzo gravavano invece in ogni momento del viaggio, come d'uso, sul proprietario del mezzo.

Non tutti i padroni di barca comunque avevano una tale fiducia nelle capacità commerciali dei loro soci. Padron Giuseppe Polimeni, ad es., nel noleggiare l'anno seguente la sua tartana a Domenico Di Giorgio¹¹² per un carico di cenere di soda da condurre a Roma, Livorno e Genova, dopo aver concordato le normali tariffe di nolo, si limitò ad anticipare un capitale di cento onze. La restituzione era prevista a vendita avvenuta con la remunerazione del 5% o del 5,25% (secondo che le operazioni si fossero concluse a Roma e Livorno oppure a Genova). Era questa una pratica piuttosto diffusa, attraverso la quale i proprietari dei legni da carico impiegavano in pratica del denaro a « cambio marittimo », col vantaggio però di continuare a controllare il proprio investimento da vicino. Vediamo ancora un altro esempio del genere. Il 19 Agosto 1757 Padron Ignazio Venza, proprietario di una tartana della portata di 800 salme, la noleggiò a tale Salvatore Rame.¹¹³ Il carico, previsto in 1.800 cantara « di quelle merci o mercanzie benviste al Di Rame dovendo essere di peso non legieri, né murmosi » si sarebbe caricato tra Marsala, Trapani ed Augusta. Concessi quindici giorni di sosta ad Augusta, la tartana sarebbe quindi partita per Venezia, dove avrebbe scaricato la merce. Il prezzo del nolo era fissato in tari 5 e grani 15 a cantaro, il che significava 345 onze. Oltre a ciò, il Venza anticipava per l'acquisto del carico 800 onze da restituire a vendita avvenuta con l'8% di interesse e l'aggiunta di otto ducati di Venezia: in tutto sessantasei onze circa. I vantaggi che da questa situazione traeva il proprietario del mezzo appaiono evidenti ma anche il mercante aveva in fondo il suo tornaconto. Prendere il denaro in prestito sul mercato dei cambi non costava certo meno e se costretti ad una situazione di difficoltà poi si poteva arrivare ad accettare denaro a tassi molto elevati. Nello stesso anno 1757 un capitano sorrentino, per realizzare un carico di sale da condurre a Castellammare, dovette pagare per questo non lungo tragitto interesse del 5%.¹¹⁴ Qualcosa di meglio si poteva ottenere piuttosto con cambi a scadenza semestrale o annuale o utilizzando quelle forme intermedie di finanziamento che prevedevano la restituzione dell'interesse al

termine di ogni viaggio e quella del capitale a scadenza. Va notato infine come l'insieme di queste forme incrociate di partecipazione costituissero per certi versi un'utile protezione (per quanto certo indiretta e parziale) contro i rischi della navigazione, che rimanevano alquanto elevati. C'era la possibilità, certo, di assicurare il carico presso qualche privato o a Napoli, alla Compagnia Reale, ma si trattava di una spesa aggiuntiva che in ultima analisi si adattava poco ai sistemi di commercio marittimo in uso.¹¹⁵ Perciò i più preferivano tentare la sorte ovvero, secondo la formula d'uso dell'epoca, « correre rischio e fortuna di mare, turchi ed inimici ».

La pubblicistica settecentesca, tanto quella napoletana che quella siciliana, ha dedicato largo spazio al problema della insicurezza dei mari a causa della corsa e certamente essa fu un elemento costante di freno e di ostacolo dei commerci marittimi siciliani.¹¹⁶ Valutarne l'incidenza reale sull'andamento del traffico marittimo è però cosa alquanto complessa. Si può comunque affermare che malgrado iniziasse a delinearci, a partire dagli anni '40, una più vigorosa azione di difesa da parte della flotta militare borbonica non erano però infrequenti i casi di bastimenti regnicoli predati ed in sostanza, per i padroni di barca trapanesi, la minaccia barbaresca restava un dato ben attuale.¹¹⁷ Inoltre a questi pericoli si aggiungevano le insidie di sempre della navigazione. Lungo il litorale occidentale della Sicilia, lo stato di mare agitato, condotto dai venti del quadrante settentrionale, è piuttosto frequente in tutto il corso dell'anno, anche se più probabile tra Dicembre ed Aprile. Le tempeste rendevano mortali per gli equipaggi dei legni i passaggi difficili (il Capo di S. Vito, il golfo di Castellammare), gli scogli a fior d'acqua (il cosiddetto « malconsiglio » basso e scuro), gli isolotti lungo le rotte costiere (Maraone, Formica, Asinello), le secche (numerose lungo la costa verso Marsala). Le Egadi del resto offrivano alle vele una protezione relativa. Levanzo specialmente poteva all'occasione « coprire » il vento ma non il mare grosso che l'aggirava. Più di tutto poi era temuto lo scirocco, che soffia con particolare violenza nei periodi equinoziali, ostacolando pericolosamente lo ingresso in porto delle imbarcazioni.¹¹⁸

Di fronte all'insieme di questi fattori di rischio, i sistemi di partecipazione cui si è accennato svolgevano una funzione

essenziale. Cointeressando ampi strati della popolazione, avvolgevano la navigazione in una fitta rete di legami economici, evitando così indirettamente che il rischio gravasse unicamente sull'armatoria locale.