

APPENDICE

DESCRIZIONE ED UTILIZZAZIONE DELLA FONTE

La raccolta di registri doganali utilizzata per la presente ricerca consta di ottantuno volumi manoscritti conservati presso l'archivio privato della famiglia D'Alì Staiti in Trapani. Di essi, settantanove coprono, con alcune lacune, il periodo 1674-75/1798-99, mentre per gli anni precedenti sono a disposizione solo un registro, incompleto, relativo al 1617-18 ed uno riguardante il 1655-56. Tutti i volumi fanno riferimento all'anno indizionale (1° settembre - 31 agosto) e le cifre della serie indizionale sono sempre riportate a fianco dell'indicazione degli anni solari relativi. Come si è detto, taluni registri risultano mancanti: esattamente quelli del 1687-1688, 1702-03, 1718-19, 1731-32, 1733-34, 1751-52, 1754-55, 1776-77, 1778-79, 1779-80, 1787-88, 1795-96. Le perdite, (ma in qualche caso forse, più che di perdita, si può parlare di assenza, come ad esempio per il 1718-19 o per il 1733-34, a causa delle note vicende politico-militari che travagliarono la Sicilia) sono in buona misura compensate dall'ottimo stato di conservazione della collezione. Solo i registri del 1719-20, 1720-21 e 1736-37 risultano parzialmente danneggiati. Poiché spesso un solo volume contiene due o anche tre registri annuali il numero dei libri non corrisponde a quello degli anni; abbiamo così volumi biennali e triennali per i periodi: 1715-16/1718-19, 1719-20/1721-22, 1722-23/1724-25, 1725-26/1727-28, 1734-35/1736-37, 1737-38/1739-40, 1740-41/1742-43, 1745-46/1746-47, 1747-48/1748-49, 1749-50/1750-51, 1755-56/1757-58, 1758-59/1760-61, 1761-62/1763-64, 1764-65/1766-67, 1767-68/1769-70, 1770-71/1772-73, 1773-74/1775-76. Tutti i registri, rilegati in cartoncino o pergamena, recano sul dorso l'indicazione dell'anno o degli anni indizionali a cui si riferiscono. In qualche caso, sul piatto anteriore o al primo foglio è aggiunta la dicitura: « Libro del M(aest)ro Credenz(ie)ro dell'Invittissima città di Trapani », ovvero « Registro del Reg(i)o mastro Credenziero dell'Invittissima Città di Trapani » etc.

L'organizzazione interna dei registri è piuttosto schematica. I più antichi sono suddivisi in due soli settori: l'« uscita », con l'annotazione di tutti i carichi esportati, e l'« entrata », che contiene le importazioni. Il modo di registrazione dei carichi segue in ognuno di essi un ordine pura-

L'anno di ducento novanta e due della nostra era di Roma
 il giorno di Giove primo di maggio
 A 7. di Luglio 1692. La S. M. B. S. di Savoia e di Sicilia
 per due e roba impare in parte unpa denari on
 la S. M. B. S. di Savoia e di Sicilia
 A 8. di Luglio 1692. La S. M. B. S. di Savoia e di Sicilia
 per due e roba impare in parte unpa denari on
 la S. M. B. S. di Savoia e di Sicilia
 A 9. di Luglio 1692. La S. M. B. S. di Savoia e di Sicilia
 per due e roba impare in parte unpa denari on
 la S. M. B. S. di Savoia e di Sicilia
 A 10. di Luglio 1692. La S. M. B. S. di Savoia e di Sicilia
 per due e roba impare in parte unpa denari on
 la S. M. B. S. di Savoia e di Sicilia
 A 11. di Luglio 1692. La S. M. B. S. di Savoia e di Sicilia
 per due e roba impare in parte unpa denari on
 la S. M. B. S. di Savoia e di Sicilia
 A 12. di Luglio 1692. La S. M. B. S. di Savoia e di Sicilia
 per due e roba impare in parte unpa denari on
 la S. M. B. S. di Savoia e di Sicilia
 A 13. di Luglio 1692. La S. M. B. S. di Savoia e di Sicilia
 per due e roba impare in parte unpa denari on
 la S. M. B. S. di Savoia e di Sicilia
 A 14. di Luglio 1692. La S. M. B. S. di Savoia e di Sicilia
 per due e roba impare in parte unpa denari on
 la S. M. B. S. di Savoia e di Sicilia
 A 15. di Luglio 1692. La S. M. B. S. di Savoia e di Sicilia
 per due e roba impare in parte unpa denari on
 la S. M. B. S. di Savoia e di Sicilia

mente cronologico. In ogni nota, fra l'altro, sono specificati: la data di transito della merce in dogana; il nome e la nazionalità (o provenienza) dell'importatore o esportatore (qualche volta è indicato anche il committente); il nome e la nazionalità (o provenienza) del « padrone » o capitano del natante su cui viaggia la merce; il tipo di natante utilizzato (spesso indicato genericamente); la descrizione dettagliata del carico (inclusiva di misure, peso, etc.); la provenienza o destinazione della merce (indicata genericamente per le esportazioni all'estero). In più, per le merci in entrata da « Infraregno » sono riportati gli estremi dei documenti d'accompagnamento e per quelle in uscita il nome del titolare della fidejussione. Nel caso di esportazione di sale o prodotti di tonnara, infine, è presente l'indicazione della salina o tonnara di provenienza del prodotto.

Per dare un'idea dell'impostazione delle note offriamo qui di seguito due esempi tratti dal registro del 1677-78: « A 5 marzo p(rim)a ind(izio)ne 1678. L(ascere)te) u(scire) a m(aestr)o Gius(epp)e Columba di Trapani cantaro uno, e r(oto)li ottanta di stoppa di calafato con barcha di p(adro)n Giovanne di Volcano di Cefalù p(er) d(ett)a Città di Cefalù ref(erent)e Castelli »; « A 26 detto (marzo 1678) L(ascere)te) e(ntrare) a P(adro)n Dom(enic)o Saporita di Trapani oglio cafisi n(umer)o ottocento deciotto riposto in stipe quindici, Pece barili dieci, e barili cinque di Sarde Anciove venute dalla Città di melazzo con barcha di P(adro)n Pietro Farina come p(er) fede responsale ni costa data in d(ett)a Città di melazzo sotto li 5 del pr(esen)te mese di marzo ref(erent)e Castelli ».

Per i registri degli anni 1617-18, 1655-56, 1674-75/1689-90, 1713-14, 1720-21/1791-92 (esclusi ovviamente gli anni mancanti) esiste poi una rubrica supplementare relativa ai « bastimenti approvvigionati »; vi sono annotati, anche qui giornalmente, i carichi di vettovaglie concessi in franchigia ai capitani dei legni in partenza da Trapani. Ogni nota di carico contiene i seguenti elementi: data d'imbarco delle provvigioni; nome del capitano del natante e sua nazionalità; tipo dell'imbarcazione; numero di membri dell'equipaggio; descrizione della merce concessa a titolo di provvigione (in genere formaggio, caciocavallo, tonnina, grossame, pasta, olio, aceto e biscotto); destinazione del legno in partenza. Ad esempio: « A detto (19 luglio 1687) L(ascere)te) u(scire) a P(adro)n Sebastiano Badaro di Genova biscotto cantaro uno e r(oto)li undeci in sacche due vino botte una, formaggio pezze otto, cascavalli para tre, pasta bar(il)e uno, e grossame bar(il)e uno per uso, e Provigione di una tartana con huomini quindici per andare in Genova ref(erent)e Roasi ».

A partire dal 1706-07 un'importante modifica si produce nell'impostazione dei registri: da quell'anno in poi infatti i carichi di sale in partenza per « fuori Regno » vengono annotati, col solito sistema, in un settore distinto. Un'analoga rubrica per i carichi di sale esportati per « Infraregno » è contenuta nel registro del 1713-14, ma ciò costituisce un'eccezione, in quanto negli altri anni dello stesso periodo tali partite vengono invece segnate nella normale sezione di « uscita ». La registrazione dei carichi di sale partiti per « fuori Regno » è alquanto stringata: « A 10 Marzo 1711. L(ascere)te) u(scire) a Cap(ita)n Bernaldo Delfino sale grosso della salina di Paceco Salme trecento ottanta quattro con sua nave p(er) Fuoriregno sotto la tratta ref(eren)te Angelo Parravecchio ».

Questo tipo di annotazione si riscontra fino al 1722-23, quando compare un'altra modifica di rilievo: l'annotazione delle somme pagate in

dogana e di conseguenza, trattandosi di dazi *ad valorem*, la valutazione del carico: « A 14 mag(gio) 1723. L(ascerate) u(scire) a Cap(ita)n Nicolò Oribich di Venezia sale grosso della salina Morano s(alme) quattrocento trentasei con sua barca p(er) Fuoriregno sotto la tratta dello qu(al)e ne ha pagato a questa reg(i)a segr(ezi)a o(nza) una tarì venticinq(u)e gr(ana) 4.3 a rag(ione) di gr(ana) 38 p(er) onza essendo stato v(aluta)to p(er o(nze) 29.2 e t(arì) 2 s(alma) ref(erent)e de Mag(lioc)co. 1.25.4.3. (a margine).

A partire dallo stesso anno, le indicazioni delle somme versate per i diritti regi sono presenti anche nei normali settori d'entrata e d'uscita.

I diritti doganali esatti della Segrezia, com'è noto erano applicati sulla base di due fondamentali discriminanti. La prima concerneva gli operatori commerciali, distinti in « franchi » (i Trapanesi e gli abitanti di quasi tutte le principali città del Regno) e « rendabili »; la seconda riguardava invece le merci, divise in quattro gruppi fondamentali: in partenza o in arrivo da/per « Infraregno » o « fuori Regno ». La « dogana », tariffa-base su tutte le merci entrate o uscite, era versata solo nel caso di appartenenza del carico a « rendabili » o precisamente nella misura di grana 24 per ogni onza di valore (4%) sulle « immissioni » e di grana 18 (3%) sulle « estrazioni ». Sempre i « rendabili » poi erano soggetti ai diritti (alienati) di « fondaco », « peso » e « cantarata ». Tariffe maggiorate si applicavano per operazioni compiute da « Turchi, Mori, Giudei e Saracini », mentre le navi di talune potenze amiche (diverse invero col variare delle vicende politiche), godevano al contrario di vari privilegi tra cui quello, molto importante, di non essere soggette ad ispezione del carico a bordo. Le aree di parziale o totale esenzione erano notevolmente estese: a parte i privilegi di bandiera, vi erano quelli di categoria (militari, religiosi, etc.) e quelli *ad personam*. In questa situazione, i carichi presentati in dogana dai « rendabili » erano ovviamente in numero assai ridotto. Tutti però erano costretti all'osservanza della « Cassa d'Estraregno », gravante sulle merci esportate all'estero e imposta secondo la tariffa di un tarì per onza di valore (3,33%). Su alcuni specifici prodotti si pagava poi secondo criteri differenziati: le importazioni di « libbani di sparto », « opere » di creta e zafferano erano soggette ad un'imposizione pari a tre tarì per onza (10%) mentre la pasta di « regolizia » (liquirizia), il formaggio, il caciocavallo, il sego, la cera, la lana siciliana ed i cuoi pelosi pagavano la « Cassa d'Estraregno » sulla base di una tariffa regolata sul peso del carico: un tarì a cantaro. I diritti segreziali non erano però i soli che gravavano sul commercio: a parte la tratta, che, com'è noto, veniva pagata sull'esportazione all'estero di determinati prodotti, vi erano oneri portuali e civici. Tutte le imbarcazioni ormeggiate in porto erano infatti sottoposte ad un diritto di « ancoraggio » proporzionale alla portata: tarì 7.10 se superiori alle 400 salme, 3.10 se inferiori, mentre buzzi e barche pagavano invece solo un tarì e 10 grana. L'Università a sua volta imponeva sui traffici numerosi tributi: la gabella dell'« entrata » pari a tre tarì per onza *ad valorem* sulle merci in ingresso; la gabella della « verdura », pagata in sovrappiù sulle importazioni in città di carrubbe, nocciole, uva passa, noci, castagne e fichi secchi; la gabella dell'« uscita » pari a 2 tarì per ogni onza di valore delle merci appunto in uscita; infine, il diritto di « Carlino e Carlino », imposto sul sale esportato secondo la tariffa fissa di un tarì a salma (applicato però solo su 2/3 del carico nel caso di « estrazioni per Infraregno »).

DIVISIONE INTERNA DEI REGISTRI

Prima del 1706-7	Dal 1706-7	Dal 1735-36	Dal 1752-53
Immissioni	Immissioni	Immissioni non soggette ai diritti della Regia Corte	Immissioni da Infraregno non soggette ai diritti della Regia Corte Immissioni da fuori Regno non soggette ai diritti della Regia Corte
		Immissioni soggette ai diritti della Regia Corte	Immissioni soggette ai diritti della Regia Corte
Estrazioni	Estrazioni	Estrazioni non soggette ai diritti della Regia Corte	Estrazioni per Infraregno di onze 5 infra Estrazioni per Infraregno di onze 5 supra Estrazioni per fuori Regno non soggette ai diritti della Regia Corte
		Estrazioni soggette ai diritti della Regia Corte	Estrazioni soggette ai diritti della Regia Corte
		Estrazioni di sali per fuori Regno	Estrazioni di sali per fuori Regno

Come si è già osservato, il pagamento di questi ultimi tributi non veniva registrato sui libri del Credenziere che contengono perciò solo l'indicazione delle somme versate per i diritti segreziali. La trascrizione delle seguenti note di carico vale a mostrarne, ancora una volta a titolo d'esempio, l'impostazione: « A 23 (luglio) 1730. L(ascerate) U(scire) a P(adro)n Pietro Forti di Gaeta p(er) n(om)e e p(ar)te di P(a)d(ron) Andrea Barraco di Trap(a)ni formag(gio) cant(ara) sedici in p(ezz)e n(umer)o 334 s(opra) la sua barca n(omina)ta il S(antissimo) Crocifisso p(er) fuori Reg(no) sotto la tratta. In v(ir)tù di l(ette)re di s(ua) E(ccellenza) e Trib(unale) del R(eal) P(atrimonio) dati in Pal(ermo) ad 18 8bre 1729 ed oss(servator)ia dell'ill(lu)stre M(aestro) Seg(re)to dati in Palermo ad 19 d(etto) ott(ob)re delli q(ua)li ne ha pag(a)to in qu(est)a Reg(ia) Seg(rez)ia onza una t(arì) cinq(ue) e gr(ana) 4 a rag(ion)e di t(arì) 1 per cant(aro) e gr(ana) 18 p(er) onza essendo stato v(aluta)to p(er) o(nze) 21.20. Ref(eren)te de(manca la firma) 1.5.4. (a margine) »; « A d(etto) (26 maggio 1731) L(ascerate) E(ntrare) a P(adro)n Giacomo Casanova di Gaeta Pale di legno n(umer)o cinq(uan)ta venuti da Gaeta con sua barca pelli q(ua)li ne ha pag(a)to a q(uest)a Reg(i)a seg(rez)ia t(arì) sette e gr(ana) 16 a rag(ione) di gr(ana) 24 p(e) onza essendo stati v(aluta)ti p(er) o(nze) 6.15. Ref(eren)te de(manca la firma). —.7.16 (a margine) ».

A partire da 1735-36 una nuova modifica compare nella struttura dei registri: i carichi soggetti a diritti segreziali vengono segnati in due appositi comparti, uno per le « immissioni » ed uno per le « estrazioni »: ci troviamo così di fronte ad una divisione in sei settori. Questa impostazione dei volumi si riscontra fino al 1752-53, anno in cui il settore delle « immissioni » (non soggette) viene ulteriormente suddiviso in « immissioni da Infraregno » ed « immissioni da fuori Regno » mentre a sua volta la sezione delle « estrazioni » (non soggette) è scissa in « estrazioni per Infraregno di onze 5 infra non soggette a controresponsale », « estrazioni per Infraregno di onze 5 supra soggette a controresponsale », « estrazioni per fuori Regno non soggette ai diritti della Regia Corte ». La distinzione nelle esportazioni per « Infraregno » è originata dal fatto che i carichi di valore complessivo inferiore alle cinque onze non comportavano obbligo di documentare l'effettivo scarico della merce in un porto del Regno come invece tutti i carichi di valore superiore.

Questo processo di crescente suddivisione deriva da esigenze di praticità nell'impostazione della contabilità doganale ed anche dalla necessità di controllare più attentamente il commercio marittimo. Data la finalizzazione del materiale, volto a certificare il movimento delle merci e non quello delle imbarcazioni, esso si traduce in un più agevole approccio al quadro delle partite in transito, anche se complica notevolmente, come vedremo, la ricostruzione del traffico portuale.

La fonte che si è cercato brevemente di descrivere è stata utilizzata per la prima volta nel presente lavoro. Finora infatti gli studiosi siciliani di storia marittima avevano esaminato un altro tipo di registrazione doganale esistente parallelamente ai registri del Credenziere, i cosiddetti *Responsalia*. Entrambe le fonti appartengono alla grande massa di documenti della Segrezia, l'amministrazione periferica cui era affidata, tra l'altro, la riscossione locale delle gabelle e dei dazi regi, e l'origine di que-

sta sorta di duplicazione risiede proprio nelle differenti funzioni svolte dalle due documentazioni nell'ambito di quella struttura.

I registri del Credenziere, come il nome evidenzia chiaramente, appartenevano al materiale d'archivio dell'ufficio del Maestro Credenziere, una delle principali cariche costituenti il normale organico della Segrezia. Al Credenziere era in particolare demandata l'organizzazione, registrazione e conservazione della contabilità segreziale; con l'ausilio di un « razionale » e di un cassiere, egli seguiva l'andamento dell'amministrazione, controllava l'operato degli altri ufficiali e redigeva le fedì mensili d'introito ed esito che, vistate dal Segreto, costituivano le pietre miliari della gestione finanziaria. Per tale suo ufficio disponeva di una documentazione d'appoggio che includeva raccolte di volumi specifici per i « manifesti » per le relazioni dei sensali, per le vendite, per i diritti pagati dalle « coralline », per quelli d'ancoraggio, per le « verifiche tonnare », ed infine per le merci entrate ed uscite dalle porte di mare e di terra. Relativamente alla dogana di mare veniva conservata dal Credenziere copia delle note stilate sulle merci in transito dal capo degli ufficiali doganali, il Maestro Guardiano. Questi, coadiuvato da una serie di collaboratori, verificava i documenti di accompagnamento, eseguiva una serie di controlli (misura, peso, etc.) e quindi redigeva per ogni carico un'attestazione. Sono proprio le relazioni del Guardiano, trascritte e raccolte in volumi, a formare i registri del Credenziere. Pensati ed ordinati in funzione di una comoda consultazione costituivano in altri termini il principale materiale documentario di riferimento per ogni ulteriore atto segreziale relativo alla dogana di mare.

I *Responsalia*, invece, sono la raccolta ufficiale degli atti segreziali con i quali si certificava il movimento della merce in dogana. A evidenziare questo carattere di ufficialità, ogni nota di carico in essi registrata è firmata dal notaio segreziale e controfirmata dallo stesso Credenziere e/o Segreto. Quest'ultimo faceva riferimento proprio ai *Responsalia* in tutti quei casi (come per i rendimenti periodici al Tribunal del Real Patrimonio) in cui aveva necessità di dimostrare il corretto svolgimento dell'amministrazione ed il rispetto delle prammatiche e delle disposizioni regie. Per questa ragione, a completamento delle note del Maestro Guardiano, per la stesura dei *Responsalia* si utilizzavano perciò tutta una serie di documenti che accompagnavano i carichi ed i cui estremi venivano confrontati con i dati contenuti nei vari volumi ad essi corrispondenti dell'archivio segreziale. Si tratta in primo luogo dei « responsali », attestati rilasciati dalla Segrezia per i carichi in partenza per Infraregno e che andavano consegnati negli uffici doganali del porto in cui veniva sbarcata la merce. Ad essi dovevano corrispondere i « controresponsali », documenti di riscontro rilasciati dalla Segrezia d'arrivo e che dovevano essere presentati entro un tempo determinato alla Segrezia di partenza. Il sistema era volto a frenare l'esportazione illegale all'estero di merci dichiarate in uscita per porti del Regno.

Vi erano poi da controllare, per le esportazioni estere, le lettere permissive e le licenze di tratta oltre, eventualmente, alle « fedì di caricato » ed alle relazioni di vendita dei sensali. Per le immissioni infine, bisognava tenere conto dei « manifesti » e dei vari regolamenti di « bollo », « scasso », etc. In sostanza, laddove i registri del Credenziere presentano solo il movimento delle merci, così come risultato ai controlli doganali,

i *Responsalia* — pur riportando gli stessi dati — documentano soprattutto l'osservanza della normativa vigente, ed in primo luogo evidentemente di quella relativa ai « responsabili ».

Almeno nel caso di Trapani, mentre una nutrita serie di volumi di *Responsalia* è conservata presso il fondo segreziale dell'Archivio di Stato cittadino, l'assenza in esso della raccolta dei libri del Credenziere si spiega probabilmente col fatto che l'ufficio del Credenziere era alienabile e nella fattispecie esso era stato ceduto in concessione perpetua alla famiglia dei baroni Fardella della Ripa e Sangia (cfr. AST, ST, Busta 156 *Dogane 1816-17*, c. 120), la quale trattene il materiale.

L'utilizzazione di fonti doganali per la ricostruzione del commercio marittimo presenta talune, ben note, difficoltà d'ordine generale. Il carattere ufficiale del materiale documentario comporta quasi sempre la necessità di mettere tra parentesi il grado di efficienza della struttura di controllo e le sue eventuali modifiche nel tempo. Le distorsioni che la presenza dell'attività contrabbandiera può provocare nell'analisi quantitativa del movimento delle merci sono difficilmente valutabili e in pratica costituiscono un limite pressoché ineludibile. Lo studio delle cause di contrabbando istruite dal tribunale segreziale, ha consentito però almeno una prima, approssimativa tipizzazione dei traffici fraudolenti e data l'inestricabile congiunzione di traffici legali e occulti questi tentativi di rilevare i modi d'attuazione più tipici del contrabbando hanno permesso a loro volta di gettare luce su talune importanti caratteristiche del commercio locale. Più in particolare, inoltre, la documentazione segreziale presenta altri specifici limiti di affidabilità: in primo luogo ci si riferisce qui all'incompletezza delle informazioni sui traffici dovuta alla mancata annotazione dei generi di competenza della Portulaneria. Il transito in dogana di una serie di prodotti, tra cui il frumento, le fave, l'orzo, lo zucchero, il biscotto ed altri, non era infatti regolato dall'ufficio del Segreto, ma da quello del Maestro Portulano, che ne curava anche la registrazione. Nel caso di Trapani questa carenza non modifica però in modo sostanziale — almeno per questo periodo — il panorama del commercio marittimo; Trapani, già nel XVII secolo, non era più un « caricatore », per cui l'unico flusso di grani degno di nota era quello in ingresso. La presenza nell'entroterra di vaste aree di coltura cerealicola, fa presumere d'altronde che buona parte dei rifornimenti della città avvenisse per via terrestre.

A queste carenze di fondo i registri del Credenziere aggiungono inoltre una serie di peculiarità che ne condizionano l'utilizzazione. Si rilevano specialmente vari elementi di indeterminatezza nella compilazione delle note di carico; oltre alla già evidenziata mancanza di indicazioni sulle destinazioni dei carichi in partenza per l'estero, la diffusa utilizzazione di dizioni quali « Infraregno » e « fuori Regno », nonché l'uso di altre annotazioni generiche (nomi di regioni o di nazioni al posto di quelle dei porti) impedisce talvolta la definizione di un quadro chiaro delle rotte e dei traffici. Poco agevole — quando non impossibile — risulta pure la deduzione dei prezzi dei singoli prodotti, in quanto la valutazione di ogni carico, anche in presenza di più merci di diverso tipo, è espressa sempre unitariamente. Malgrado questi limiti, si può però affermare in via generale che l'utilizzazione dei registri del Credenziere ai fini di un'analisi del movimento delle merci si presenta come abbastanza agevole e sostanzial-

mente efficace (nel complesso senz'altro migliore di quella offerta dai *Responsalia*). Ciò deriva essenzialmente dalle caratteristiche già descritte della fonte, volta al controllo fiscale dei carichi in transito e perciò intrinsecamente favorevole a rilevamenti di questo tipo. A parte alcuni casi sporadici (come l'annotazione dei manufatti in corallo lavorato), l'indicazione delle quantità dei prodotti in entrata o uscita è estremamente puntuale e non di rado accompagnata da note relative ad altre variabili merceologiche.

È stato pertanto possibile ricavare serie di dati di notevole interesse relativi alle merci in esportazione, che consentono di seguire sul medio-lungo periodo l'andamento della commercializzazione di alcune produzioni locali e indirettamente gettano luce su talune significative modificazioni del tessuto economico cittadino. Per molti versi obbligata si presenta la scelta di riservare l'analisi quantitativa alle esportazioni e di offrire per le importazioni solo alcune indicazioni di massima sulle rotte e sul tipo di domanda espressa dal mercato locale. Essa, infatti, se per un verso corrisponde alla fisionomia commerciale generale del porto di Trapani, d'altra parte dipende dalla necessità di trattare flussi commerciali sufficientemente prolungati e consistenti. Viceversa la discontinuità dei traffici d'importazione trapanesi (traffici sovente mediati da piazze intermedie, quando non puri commerci « di ritorno ») si accompagna ad un ventaglio tipologico estremamente ampio e ciò ostacola ed impedisce il rilevamento seriale.

La fruizione del medesimo materiale ai fini di una ricostruzione del traffico presenta problemi differenti e di maggiore complessità. La stessa nozione di « traffico » è invero troppo moderna per una fonte d'epoca prestatistica; i registri non contano le navi e anzi ne segnalano la presenza solo indirettamente, in relazione al movimento delle merci. La prima e più vistosa conseguenza di questa modalità di annotazione è data dalla impossibilità di ricavare informazioni su bastimenti che siano entrati e usciti dal porto senza avere effettuato operazioni di carico o scarico. D'altra parte si è ritenuto poco produttivo avanzate ipotesi sul volume di traffico complessivo (includendo cioè anche le imbarcazioni senza carico a bordo), dato l'inevitabile carattere di arbitrarietà che tali costruzioni presentano. Altri limiti alla rilevazione del traffico sono posti dalla mancanza, già rilevata, di dati precisi sulle destinazioni dei legni partiti per « fuori Regno » e dell'assenza di indicazioni sulle bandiere dei bastimenti. Più di tutto però è la progressiva suddivisione interna dei registri a creare problemi nell'analisi del materiale. Il frazionamento in varie sezioni infatti, distorce — moltiplicandola — la presenza dei natanti ed accresce quindi notevolmente le difficoltà di elaborazione dei dati. In altre parole, si può dare il caso di un bastimento che trasporti insieme merci di « franchi » e merci di « rendabili », ovvero partite di sale insieme a carichi d'altro genere etc.: ebbene, mentre le merci sono registrate nei libri del Credenziere, ognuna nell'apposita sezione, l'indicazione del mezzo nautico risulta così annotata più volte, con evidenti effetti di distorsione. Il numero certo non aiuta, in quanto le note di carico da porre a confronto sono molte centinaia per ogni anno indizionale e anzi si può ben dire che la ridondanza, in casi come questo, crei difficoltà notevoli, non minori di quelle dovute a un'informazione carente. Per la soluzione di tali problemi è stato perciò necessario impostare dei registri alfabetici ordinati in base

ai nomi dei capitani. In essi, ponendo attenzione alle date di partenza ed arrivo e con l'ausilio di altri dati individuanti (ad es. il nome dell'imbarcazione), si è potuto ricondurre il movimento portuale alle sue dimensioni effettive. Questo tipo di elaborazione è stata condotta per un numero limitato di anni, ad intervalli circa decennali. Ciò è stato possibile grazie all'utilizzazione massiccia di altri indicatori, che hanno assicurato la possibilità di seguire più da vicino, anno dopo anno, le oscillazioni dell'andamento del traffico. Si tratta delle serie di dati sul movimento dei carichi registrati in dogana e, soprattutto, di quelle sui bastimenti approvvigionati in uscita per « Estraregno ». Esse evidenziano puntualmente un quadro essenziale dello stato delle principali rotte d'esportazione, mostrando come dal settore d'« estrazione » dipendesse direttamente l'andamento di tutti i commerci locali. I dati relativi al numero dei bastimenti approvvigionati in uscita per l'estero e quelli delle imbarcazioni in partenza per « fuori Regno » durante gli anni per i quali è stata condotta l'elaborazione di cui si è detto sopra, costituiscono due serie che si sovrappongono quasi del tutto: ben pochi capitani non fruivano infatti della possibilità concessa loro di approvvigionamenti in franchigia. Oltretutto, l'analisi dei dati sul traffico estero tratti dalle rubriche dell'approvvigionamento, incrociati con quelli relativi alle merci esportate, ha fornito sempre correlazioni positive.

Infine, la presenza nelle note d'approvvigionamento di informazioni precise sulla nazionalità del capitano e sul tipo di bastimento in partenza, ha consentito, per ogni rotta, una valutazione più ravvicinata della consistenza dei traffici e della partecipazione ad essi delle varie bandiere.