

Trapani e il commercio internazionale nel basso medioevo

di Eliyahu Ashtor

Nel dodicesimo secolo Trapani aveva sostituito Mazara che nell'epoca anteriore alle Crociate era il porto più importante della Sicilia occidentale e meridionale, ove gettavano l'ancora molte navi venute dalla Tunisia e veleggianti verso il Levante e viceversa. Questo cambiamento era dovuto al fatto che le flotte dei Crociati che venivano dalla Liguria passavano lungo le coste orientali della Sardegna e poi lungo la costa occidentale della Sicilia, prima di indirizzarsi verso il Levante, e si fermavano in alcuni porti durante il lungo viaggio. Poi le navi mercantili seguivano le loro rotte. Non a caso troviamo un contratto di commenda riferentesi al commercio con Trapani nella prima grande raccolta di atti rogati da un notaio genovese, il ben conosciuto Giovanni Scriba, che risale all'inizio della seconda metà del dodicesimo secolo ⁽¹⁾. Fin dal tempo in cui gli Aragonesi s'impadronirono della Sicilia, il commercio marittimo di Trapani aveva avuto un ulteriore incremento. Nel quattordicesimo e nel quindicesimo secolo molte navi dei paesi attorno al bacino occidentale del Mediterraneo entravano regolarmente nel porto di Trapani e imbarcazioni salpavano in varie direzioni.

In quell'epoca Trapani era il centro di una regione la cui agricoltura era veramente fiorente e serviva anche di mercato ad un vasto retroterra, che poteva esportare notevoli quantità dei suoi prodotti agricoli. Trovando nelle fonti un gran numero di documenti che si riferiscono al commercio marittimo di Trapani nel basso medioevo, lo storico si domanda anzitutto se la città fosse in quel pe-

⁽¹⁾ Il cartolare di Giovanni Scriba, a cura di M. Chiaudano e M. Moresco (Roma-Torino 1935), n. 543.

riodo lo sbocco per i prodotti di una certa regione della Sicilia occidentale o forse anche servisse al commercio internazionale di scalo, per cui merci di altri paesi arrivavano per essere distribuite nelle varie provincie dell'isola. È questa la prima questione alla quale dovremmo tentare di dare una risposta.

I rapporti fra i vari paesi che condizionavano il commercio nel Mediterraneo subirono certamente cambiamenti nel corso del lungo periodo che comincia alla fine delle Crociate e finisce con il viaggio di Vasco da Gama. I Veneziani riuscirono ad ottenere una supremazia incontestata nel commercio con il Levante musulmano, i Genovesi ripiegarono, appoggiandosi sui loro capisaldi Chio e Pera, e concentrarono la loro attività nel commercio con la «Romania», i paesi che una volta appartenevano all'impero bizantino. Il volume del commercio internazionale della Catalogna diminuì considerevolmente fin dagli anni '30 del Quattrocento, in sintonia con il declino generale dell'economia catalana. L'esportazione di prodotti industriali e le spedizioni mercantili in altri paesi declinavano, benché sarebbe esagerato parlare di un vero tracollo. D'altra parte, fin dallo scorcio del Trecento, un vero nuovo impulso si verificò nel commercio marittimo delle «nazioni mercanti» del Mediterraneo con i paesi dell'Europa nord-occidentale. Tuttavia sarebbe fuori luogo domandarsi come questi mutamenti incidessero sulle attività dei Trapanesi. Gli scambi commerciali della Sicilia erano nel basso medioevo dominati da stranieri, di cui molti erano residenti nelle grandi città dell'isola, in tale misura che la parte che avevano i mercanti ed armatori siciliani nel commercio con il Levante, la Fiandra e l'Inghilterra non avrebbe potuto aumentare molto in conseguenza di questi mutamenti.

Però un mutamento nella produzione agricola della stessa Sicilia avrebbe potuto avere notevole influenza sul commercio marittimo delle città costiere, per cui una gran parte dei suoi prodotti veniva esportata. Vari fenomeni, come la differenza fra l'aumento dei prezzi del grano e dei latticini, stanno a dimostrare che la coltivazione dei cereali era in considerevole aumento in Sicilia nella seconda metà del Quattrocento⁽²⁾. Uno studioso francese conclude che l'esportazione di grano aumentava da 20-50,000 salme all'anno, alla metà del Quattrocento, a 150-200,000 salme all'inizio del Cinquecento⁽³⁾. È un'affermazione che sembra essere esagerata⁽⁴⁾, però il grande aumento dell'esportazione granaria in quella epoca è innegabile. È possibile dimostrare che questo mutamento si rispecchia nel-

(2) O. CANCELIA, *L'espansione della cerealicoltura siciliana tra medioevo ed età moderna*, «La Fardelliana», n. 1 (1982), p. 16.

(3) M. AYMARD, *Il commercio dei grani nella Sicilia del '500*, Archivio Storico per la Sicilia orientale, 22 (1976), p. 19.

(4) V. i dubbi di O. CANCELIA, *Imprese, redditi, mercati nella Sicilia moderna*, Bari 1980, p. 258 sgg.

le attività commerciali a Trapani alla fine del medioevo? Ecco il secondo interrogativo a cui dobbiamo rispondere, trattando del commercio marittimo di Trapani nel basso medioevo.

La ricca collezione di atti notarili che si è conservata dal Quattrocento nello Archivio di Stato a Trapani rende possibile la trattazione di questi problemi appoggiandoci su un'autentica documentazione⁽⁵⁾. Altre fonti ci forniscono dati supplementari.

I

Trapani era in quei tempi una piccola città, che non poteva aver più di 8-10.000 abitanti⁽⁶⁾. Però, essendo il porto principale della Sicilia occidentale, vi si svolgeva un commercio vivace di vari prodotti agricoli, anzitutto di grano, vino, formaggio e anche di pelli. Il commercio di queste ultime alimentava la produzione di vari articoli di cuoio⁽⁷⁾. Si vendeva anche molto ferro, di cui avevano bisogno i fabbri ferrari per produrre gli arnesi necessari agli agricoltori. L'estrazione di sale era nel basso medioevo ancora un settore assai modesto dell'economia trapanese⁽⁸⁾, ma era già sufficiente per fornire quantità così abbondanti che rendevano possibile esportarne una parte per via marittima.

Un altro settore molto redditizio dell'economia trapanese era la pesca e la lavorazione del corallo. I pescatori trovavano il corallo nel mare vicino alla città, cioè presso le isole Egadi, nei pressi di Bonagia, Cofano, San Vito Lo Capo, Castellammare del Golfo e, più lontano, nel mare di Lipari. Qualcuno si spingeva fino alle coste della Sardegna⁽⁹⁾ e negli atti notarili del Quattrocento troviamo parecchi contratti riferentisi alle spedizioni che facevano i Trapanesi per pescare il corallo nei pressi della costa tunisina, anzitutto nel mare di Tabarca, cittadina nella Tunisia occidentale e non lontana dalla frontiera algerina⁽¹⁰⁾. Anche pesca-

(5) I notai citati più sovente sono i seguenti: ASTrap (Archivio di Stato, Trapani); Zuccala, Alemanno, 8526-8529. Zuccala; Scanatello, Giovanni, 8538, 8554-8558. Scanatello; de Nuris, Giovanni, 8570. de Nuris; Miciletto, Giacomo, 8587-8590, 8594, 8597, 8598. Miciletto; Forziano, Giovanni, 8741-8743, 8755. Forziano; Milo, Francesco, 8625-8632. Milo; Scigno, Giovanni, 8634, 8635. Scigno; Castiglione, Giovanni, 8708, 8727, 8731-8733. Castiglione.

(6) V.C. TRASELLI, *Ricerche su la popolazione della Sicilia nel XV secolo*, Atti dell'Accademia di scienze, lettere e arti di Palermo, serie IV, vol. 15 (1954/5), p. 249.

(7) Scanatello 8538 sub 10 ott., 17 ott., 1419; de Nuris 8570 sub 19 apr. 1440; Miciletto 8590, f° 127a; Forziano 8755, f° 60a, 73b; Scigno 8635, f° 5a; Castiglione 8733, f° 41b.

(8) Cf. J. CL. HOQUET, *Le sel et la fortune de Venise*, Lille 1978-79, I, p. 99 sg.

(9) M. SERRAINO, *Storia di Trapani*, Trapani 1976, I, p. 119 ff.; G. BRESA - H. BRESA, *Il corallo siciliano nel Mediterraneo medievale*, La Fardelliana, n. 2-3, 1982, pp. 39 sgg.; e v. anche S. GIRGENTI, *Coralli e corallari a Trapani*, Trapani 1981; ASTrap, notaio Roberto de Afinara, 8565, f° 6b.

(10) Milo 8627, f° 189a, 199a sg., 204a, 205a, 239a.

tori venuti da altre città siciliane, come Messina, e perfino dalla Catalogna, partecipavano con le loro navi a queste spedizioni ⁽¹¹⁾. Molti Trapanesi fornivano ai pescatori prestiti, considerati come buoni investimenti ⁽¹²⁾. I pescatori e lavoratori del corallo a Trapani godevano di privilegi ⁽¹³⁾ ed avevano un'ottima reputazione, cosicché venivano invitati ad altre città, per esempio a Napoli, per esercitarvi la loro professione. L'arte del corallo fioriva in Trapani in quell'epoca e gli oggetti prodotti da esso, paternostri e vari utensili decorati, erano molto stimati ⁽¹⁴⁾. Il commercio del corallo, grezzo e lavorato, è in quell'epoca, a Trapani, veramente fiorente.

Un ramo del commercio che era allora molto vivace a Trapani era quello degli schiavi. Si vendono e si comprano molti schiavi e schiave russi ⁽¹⁵⁾, circassi ⁽¹⁶⁾, mingreli ⁽¹⁷⁾ e tartari ⁽¹⁸⁾. Molto grande è il numero degli schiavi negri, per lo più acquistati nella Cirenaica, allora chiamata (almeno nei documenti) Montes Barcarum ⁽¹⁹⁾. Sovente questi schiavi vengono venduti da mercanti siracusani, essendo Siracusa in quell'epoca una base della pirateria e un grande mercato di schiavi ⁽²⁰⁾. Però anche nella stessa Trapani mercanti intraprendenti costituiscono società per il commercio di schiavi ⁽²¹⁾. Strettamente connessa con il commercio degli schiavi è la pirateria, che lo alimenta. Navi di pirati salpano dal porto di Trapani per dare la caccia a navi musulmane (ed altre) sulla costa settentrionale dell'Africa e catturare passeggeri e marinai e poi venderli come schiavi. L'attività dei pirati, la cui base era Trapani, era intensa. Secondo gli atti di un notaio trapanese cinque navi di pirati partirono nel mese d'aprile del 1497 per la corsa ⁽²²⁾,

⁽¹¹⁾ Milo 8627, f° 177a sg., 306a, 341b. Il fatto che pressapoco tutti questi contratti riguardanti la pesca del corallo si riferiscono a spedizioni nel mare della Tunisia certamente non dimostrano che in quell'epoca i pescatori avevano smesso di cercare il corallo nel mare vicino a Trapani. Ovviamente essi avevano bisogno di prestiti per esercitare il loro mestiere in quella regione lontana.

⁽¹²⁾ Milo 8628, f° 247b sg., 315a sg.

⁽¹³⁾ A. DANEU, *L'arte trapanese del corallo*, Palermo 1964, p. 34.

⁽¹⁴⁾ G. FILANGERI, *Documenti per la storia, le arti e le industrie delle province napoletane*, IV, Napoli 1888, p. 344.

⁽¹⁵⁾ Milo 8628, f° 246b sg., 8632, f° 87a sg.; Miciletto 8588, f° 143a, 146a 8590, f° 61b, 74a, 129b, 130b; Forziano 8741, f° 142a sg.

⁽¹⁶⁾ Forziano 8743, f° 81b.

⁽¹⁷⁾ Scigno 8634, f° 12a sg.

⁽¹⁸⁾ Zuccala 8528, f° 130a sg.; Forziano 8741, f° 134b sg.; Scigno 8634, f° 6a.

⁽¹⁹⁾ Zuccala 8527, f° 550b 8528, f° 61a; Miciletto 8588, f° 85a 8590, f° 15a, 74a, 77b, 132a 8594, f° 12b, 59b, 68b, 77b; Milo 8627, f° 159a sg., 8628, f° 175a sg., 214b sg., 8632, f° 44a, 46b, 61a sg., 86 sg.; Forziano 8741, f° 126a 8743, f° 88a, 114a sg., 123a.

⁽²⁰⁾ Miciletto 8588, f° 85a, 143a, 146a 8590, f° 74a; Forziano 8742, f° 46b sg., 70b, 79a; Milo 8632, f° 63b sg.

⁽²¹⁾ Miciletto 8587, f° 133a sg.

⁽²²⁾ Castiglione 8731, f° 127b, 128a, 142a, 142a sg., 146a, 147b, 148b, 161b.

e poi nel luglio, tre⁽²³⁾. Prima di partire i padroni di queste navi prendono prestiti da chi vuole investire denaro nelle loro spedizioni per avere una parte dei profitti. Questi prestiti (pro duabus partibus o ad partes o iuxta modum partium) erano ovviamente investimenti lucrosi e i più ricchi e stimati cittadini di Trapani partecipavano in questo modo alle attività dei pirati⁽²⁴⁾. La pirateria è un'attività legalizzata dai «Capitoli» di Re Martino, promulgati nel 1399, e incoraggiata dal governo reale. La esercita chi ottiene dalle autorità (l'ammiraglio o i suoi sostituti) una licenza, pagando una tassa e versando ad esse la quinta parte del bottino⁽²⁵⁾. Ufficialmente si trattava sempre di «corsa» contro i nemici del regno. Essendo fiorenti i vari rami del commercio, si forma a Trapani nel basso medioevo un ceto di mercanti, intraprendenti e ricchi. Costoro sono in stretti contatti con mercanti a Palermo ed in altre città siciliane⁽²⁶⁾, noleggiavano navi per esportare merci per via marittima e si recano nelle città della terraferma italiana⁽²⁷⁾ ed in altri paesi, come la Catalogna⁽²⁸⁾ e la Dalmazia⁽²⁹⁾. Alcuni di questi mercanti diventano banchieri che svolgono le loro attività anche altrove, per mezzo di fattori⁽³⁰⁾.

Ma Trapani in quell'epoca ospita anche molti mercanti stranieri. Vi sono commercianti venuti per occuparsi dei loro affari durante un periodo ben limitato e ve ne sono altri che si stabiliscono a Trapani e vi costituiscono vere colonie. I Catalani sono numerosi. Alcuni sono rappresentanti di ditte nella loro patria o a Palermo⁽³¹⁾, altri sono padroni di navi e continuano ad esercitare il commercio⁽³²⁾. I mercanti catalani hanno a Trapani fin dall'inizio del Trecento la loro lonja, cioè borsa, un ospizio e un consolato che è uno dei quattro consolati catalani in Sicilia e da cui dipendono i viceconsoli a Marsala, Mazara, Sciacca, Agrigento e Licata. Il primo console catalano a Trapani venne nominato nel 1301 e poi si susseguono i suoi successori durante tutto il Trecento e Quattrocento⁽³³⁾.

⁽²³⁾ Ibidem, f° 191a sg., 193b, 194b, 198a.

⁽²⁴⁾ V.C. TRASELLI, *Antonio Fardella, viceammiraglio di Trapani, (nel suo volume) Mediterraneo e Sicilia all'inizio dell'epoca moderna*, Cosenza 1977, p. 33 sg., 57.

⁽²⁵⁾ J.M. PARDESSUS, *Collection de lois maritimes antérieures au XV^e siècle*, Paris 1828-1845, V, p. 257 sgg.; TRASELLI, art. cit., p. 33; cfr. D. VENTURA, *Pirateria, guerra ed economia in Sicilia tra medioevo ed età moderna*, (in) *Annali del Mezzogiorno*, 19, 1979, p. 66 sg.

⁽²⁶⁾ Milo 8627, f° 64b sg., 65a sg., 88a sg., 8626, f° 82a.

⁽²⁷⁾ TRASELLI, *Antonio Fardella*, p. 51.

⁽²⁸⁾ M. DEL TREPPO, *I mercanti catalani e l'espansione della Corona d'Aragona nel secolo XV*, Palermo 1959-1968, II, p. 14, 83 sgg.

⁽²⁹⁾ C. TRASELLI, *Antonio Fardella*, p. 24.

⁽³⁰⁾ C. TRASELLI, *Note per la storia dei banchi in Sicilia nel XV secolo*, Palermo 1959-1968, II, p. 14, 83 sgg.

⁽³¹⁾ V. infra nota 199.

⁽³²⁾ Scanatello 8538 sub 26 ott. 1419, 30 apr. 1420; Milo 8627, f° 204a 8632 sub 31 dic. 1456.

⁽³³⁾ A. DE CAPMANY Y DE MONTPALAU, *Memorias historicas sobre la marina, commercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Madrid 1779-1792, I, parte 2, p. 188 sg., 196.

Sono per lo più mercanti di Barcellona e Gerona o ricchi Trapanesi⁽³⁴⁾. I Catalani a parte, la colonia dei mercanti genovesi è la più grande. Questa colonia cresce notevolmente alla metà del Quattrocento, nell'epoca in cui le posizioni dei Genovesi nel Levante si indeboliscono in seguito alle conquiste degli Ottomani⁽³⁵⁾. Però l'aumento delle attività dei Genovesi a Trapani è anche in sincronia con il declino del commercio dei Catalani. I mercanti genovesi che visitano Trapani o si sono ivi insediati, vendono panni di lana di tutte le sorte⁽³⁶⁾, seterie⁽³⁷⁾, copricapi (bereti)⁽³⁸⁾ e ferro⁽³⁹⁾. D'altra parte comprano frumento e grandi quantità di formaggio. Sovente barattano le loro merci con formaggio⁽⁴⁰⁾. Trapani serve ai Genovesi anche di base per il loro commercio con Tunisi⁽⁴¹⁾ e qualche volta i mercanti genovesi esportano da Trapani e dai porti vicini frumento verso Cipro, Chio e Pera⁽⁴²⁾. All'inizio del Quattrocento il loro console è un ricco mercante trapanese, Francesco Vento, poi, alla metà del secolo, Antonio Vento, certamente suo figlio⁽⁴³⁾.

Anche mercanti di altre città italiane vengono a Trapani e si stabiliscono nella città per esercitarvi il commercio. Vi sono Messinesi, che hanno un console⁽⁴⁴⁾, Gaetani⁽⁴⁵⁾, Fiorentini⁽⁴⁶⁾ e Pisani⁽⁴⁷⁾, anch'essi con un console⁽⁴⁸⁾. Non mancano Lombardi⁽⁴⁹⁾ e Veneziani⁽⁵⁰⁾. Le attività di questi ultimi a Trapani e le loro relazioni commerciali con i Trapanesi sono tuttavia piuttosto saltuarie e raramente una nave veneziana ancora nel porto di Trapani⁽⁵¹⁾.

⁽³⁴⁾ Op. cit., II, n. 63; nomi di consoli: appendice p. 61, 63; Milo 8628, f° 42a 8632, f° 90b; Scanatello 8554 sub 24 ag. 1449; CL. CARRÈRE, *Barcelone, centre économique à l'époque des difficultés, 1380-1462*, Parigi 1967, p. 133.

⁽³⁵⁾ V. TRASSELLI, *Mediterraneo e Sicilia*, p. 309, 315.

⁽³⁶⁾ Milo 8628, f° 101a sg., 128a; Scrigno 8634, f°176b sg.; Forziano 8741, f° 123b.

⁽³⁷⁾ Forziano 8741, f° 39a 8743, f° 68a sg., 75a 8755, f° 14b, 31b, 33b, 35a.

⁽³⁸⁾ Forziano 8755, f° 38a, 60b, 70b, 85a.

⁽³⁹⁾ de Nuris 8570 sub 7 apr. 1439, 19 apr. 1439; Forziano 8741, f° 110b, 174b 8743, f° 106b.

⁽⁴⁰⁾ Scrigno 8634, f° 176b sg. e v. TRASSELLI, *Mediterraneo e Sicilia*, p. 310, 312.

⁽⁴¹⁾ Forziano 8742, f° 30a sg., 75b, 77b sg.

⁽⁴²⁾ G.G. MUSSO, *Navigazione e commercio genovese con il Levante nei documenti dell'Archivio di Stato di Genova*, Roma 1975, p. 157, nota 3; Forziano 8743, f° 83a sg.

⁽⁴³⁾ TRASSELLI, *op. cit.*, p. 29; Miciletto 8592, f° 56a; Forziano 8741, f°37b, 78a. 8742, f° 95a.

⁽⁴⁴⁾ TRASSELLI, *Mediterraneo e Sicilia*, p. 94.

⁽⁴⁵⁾ Miciletto 8590, f° 72b sg.

⁽⁴⁶⁾ *Ibidem*, f° 70a.

⁽⁴⁷⁾ Zuccala 8528, f. 172a; Miciletto 8588, f° 94a 8590, f° 24a, 127a.

⁽⁴⁸⁾ M. TANGHERONI, *Politica, commercio, agricoltura a Pisa nel Trecento*, Pisa 1973, p. 105.

⁽⁴⁹⁾ Miciletto 8590, f° 72b sg.

⁽⁵⁰⁾ Milo 8625, f° 142a.

⁽⁵¹⁾ Miciletto 8590, f° 25a; P. CORRAO, *Mercanti veneziani ed economia siciliana alla fine del XIV secolo*, (in) *Medioevo*, VI, 1981, p. 146.

Della presenza di tutti questi mercanti non ci meravigliamo e neanche degli scambi commerciali fra essi e i Trapanesi. Però ce ne sono anche altri: nel 1440 un gruppo di mercanti di Nizza, venuti a Trapani su una loro nave, chiede a Lanzone Fardella, patrizio trapanese, di essere il loro console, a condizione che il duca di Savoia, il loro sovrano, ne confermi la nomina⁽⁵²⁾. Alla metà del Quattrocento c'è a Trapani anche un console dei Castigliani⁽⁵³⁾ e in più vengono a Trapani mercanti musulmani dall'Africa settentrionale⁽⁵⁴⁾.

Per farla breve, moltissimi documenti testimoniano che Trapani era in quell'epoca un fulcro del traffico marittimo. Sembra che fosse allora un porto importante rispetto al traffico di altre città costiere del Mezzogiorno. Nella Sicilia vi erano in quell'epoca soltanto tre altri porti che servivano come Trapani al traffico internazionale, cioè Palermo, Messina e Siracusa. Sulla costa tirrena della terraferma italiana ce n'erano tre, Napoli, Gaeta e Porto Pisano.

II

Gli scambi commerciali fra Trapani, da una parte, e le città della terraferma dall'altra, si effettuavano in gran parte per mezzo di navi trapanesi. Il numero delle imbarcazioni che possedevano i Trapanesi nel basso medioevo doveva essere notevole. Però per lo più erano piccole unità, più adatte al cabotaggio che a viaggi verso le altre sponde del mare. Sono legni la cui portata è di 45, 70, 100 o 200 salme (di 225 chili)⁽⁵⁵⁾ e il cui equipaggio non superava i 10 marinai⁽⁵⁶⁾. Certo, i Trapanesi avevano anche navi più grandi, della capacità di carico di 350, 500 o 600 salme⁽⁵⁷⁾. I battelli più piccoli si vendevano per 5-6 onze (25-30 ducati)⁽⁵⁸⁾, una nave della portata di 200 salme ne valeva 12⁽⁵⁹⁾, mentre una nave grande veniva venduta per 400, 640 o 800 ducati⁽⁶⁰⁾. Imbarcazioni la cui portata era di 1000 salme (225 tonnellate), come la Santa Maria e S. Giacomo di Lanzone Fardella, erano certamente rare⁽⁶¹⁾. Tuttavia la scarsità di grandi navi costringeva i mercanti trapanesi e stranieri che commerciavano a Trapani e noleggiare i piccoli legni per viaggi verso paesi lontani. Navi la cui portata non supe-

(52) TRASELLI, *Mediterraneo e Sicilia*, p. 58 sg.

(53) Miciletto 8589, f° 32b.

(54) Miciletto 8590, f° 53b, 62a sg.

(55) Milo 8626, f° 82a 8627, f° 64b sg., 88a sg. 8628, f° 7a; Forziano 8741, f° 104a.

(56) Milo 8627, f° 64b sg., 334 sg.

(57) Milo 8627, f° 188a sg. 8632 sub 31 dic. 1456; Scanatello 8540 sub 16 dic. 1422.

(58) Milo 8628, f° 7a; Trasselli, *Mediterraneo e Sicilia*, p. 34.

(59) Milo 8626, f° 7b; Forziano 8742, f° 23a.

(60) Forziano 8741, f° 143a sg.; Milo 8628, f° 137a sg. 8632, f° 123b.

(61) TRASELLI, *Antonio Fardella*, p. 50.

rava 100 o 200 salme venivano noleggiate per viaggi verso la Tunisia e la Cirenaica ⁽⁶²⁾.

Tranne le navi dei Trapanesi vi sono nel porto quasi sempre imbarcazioni di altre città della Sicilia, della terraferma italiana e di altri paesi, piccoli legni delle isole Eolie ⁽⁶³⁾, di Messina ⁽⁶⁴⁾, di Napoli ⁽⁶⁵⁾, di Gaeta ⁽⁶⁶⁾, galee ed altre navi fiorentine ⁽⁶⁷⁾ e molte navi liguri, di Genova e di altre città ⁽⁶⁸⁾. Fra le imbarcazioni che gettano l'ancora nel porto di Trapani non mancano navi di Collioure (il porto di Perpignano) ⁽⁶⁹⁾ e ve ne sono quasi sempre alcune di Maiorca ⁽⁷⁰⁾, della Catalogna ⁽⁷¹⁾ e di Valencia ⁽⁷²⁾. Qualche volta una nave castigliana visita Trapani ⁽⁷³⁾ e non di rado grandi imbarcazioni della Biscaglia, sovente noleggiate dai Genovesi ⁽⁷⁴⁾, e perfino portoghesi che caricano merci per ditte toscane ⁽⁷⁵⁾. Anche navi musulmane appaiono a Trapani ⁽⁷⁶⁾. Quest'elenco di navi straniere che frequentavano il porto di Trapani in quell'epoca è lontano dall'essere completo. Pare che non vi fosse una nazione mercante sulle coste del Mediterraneo che non mandasse le sue navi verso la piccola città della Sicilia occidentale. Alla fine del Quattrocento anche navi di Ragusa approdano a Trapani ⁽⁷⁷⁾.

Gli atti che si sono conservati dai quaderni dei notai trapanesi del Quattrocento rispecchiano fedelmente l'intenso traffico nel porto della città. Certo, i dati che troviamo in questi registri di minute sono incompleti, perché quelli di molti altri notai andarono persi e senza dubbio i notai i cui registri ci sono rimasti serbavano soltanto un certo settore del ceto mercantile che noleggiava navi. Comun-

⁽⁶²⁾ Milo 8627, f° 64b sg., 88a sg., 186a sg.

⁽⁶³⁾ Miciletto 8588, f° 26a 8592, f° 20b; de Nuris 8570 sub 19 apr. 1440; Scanatello 8554 sub 4 luglio 1450.

⁽⁶⁴⁾ Miciletto 8594, f° 87a sg.

⁽⁶⁵⁾ Milo 8628, f° 254a; Miciletto 8590, f° 36b, 98a; ASPal (Archivio di Stato, Palermo), notaio Ant. Aprea, 800, sub 1 apr. 1444.

⁽⁶⁶⁾ Miciletto 8589, f. 22a 8590, f. 108a; Milo 8627, f° 108a sg., 305a; Scanatello 8538 sub 19 ott. 1419.

⁽⁶⁷⁾ Miciletto 8589, f° 7b 8590, f° 116a; M.E. MALETT, *The Florentine galleys in the fifteenth century*, Oxford 1967, p. 64.

⁽⁶⁸⁾ Zuccala 8527, f° 326b; Miciletto 8587, f° 10a; Milo 8628, f° 278b sg., 293a sg.; Forziano 8743, f° 42a.

⁽⁶⁹⁾ Zuccala 8529, f° 208a; Miciletto 8590, f° 59b sg.

⁽⁷⁰⁾ Zuccala 8529, a. 1424, f° 122b.

⁽⁷¹⁾ Miciletto 8587, f° 13a, 153b; Milo 8627, f° 159b sgg.; Scanatello 8554 sub 24 ag. 1449.

⁽⁷²⁾ Milo 8628, f° 50a.

⁽⁷³⁾ Zuccala 8527, f° 282a.

⁽⁷⁴⁾ Zuccala 8529 sub 24 dic. 1424, 3 nov. 1425; Milo 8626, f° 155a 8632, f° 2b; ASPal, notaio Ant. Aprea, 800, sub 1 apr. 1444; J. HEERS, *Le commerce des Basques en Méditerranée au XV^e siècle*, Bulletin Hispanique 57, 1955, p. 28, 311 sg., 315.

⁽⁷⁵⁾ J. HEERS, *L'expansion maritime portugaise à la fin du moyen âge: la Méditerranée*, *Revista da Faculdade de Letras*, 2^a serie, 22, Lisbona 1956, p. 66 sg.

⁽⁷⁶⁾ Miciletto 8588, f° 142a.

⁽⁷⁷⁾ ASPal, notai, Domenico di Leo, 1407, f° 221b sg.

que sunti dei registri di alcuni notai che avevano molti clienti fra i mercanti e padroni di navi gettano una viva luce sul traffico del porto di Trapani in quell'epoca.

Tabella I

IL TRAFFICO NEL PORTO DI TRAPANI

Anno 1441 ⁽⁷⁸⁾

Navi straniere nel porto

una nave di Napoli
una nave di Gaeta St. Antoninus
un baleniere di Firenze,
padrone Ant. Buccarelli
una nave di Perpignano

Partenze

una nave napoletana per Napoli
una nave gaetana per Gaeta
Sta Maria (trapanese) per Gaeta
nave padrone Andrea de Tuscano
(trapanese) per Amalfi
nave di Enrico de Scaduco
per la Cirenaica

Anno 1451 ⁽⁷⁹⁾

Navi straniere nel porto

una nave genovese di Giov. Manzanari
nave padrone Joh. de Canobio (genovese)
nave padrone Luca da Costa (genovese)
nave padrone Luchino de Liardis (genovese)
nave padrone Joh. de Luportu (genovese)

Partenze

nave padrone Nic. de Ayutu (trapanese)
per la Barberia, per pirateria
nave padrone Pietro de Vivera (trapanese)
per Tunisi
nave padrone Joh de Canobio (genovese)
per Genova
nave padrone Luca da Costa (genovese)
per Genova
nave padrone Luchino de Liardis (genovese)
per Porto Pisano, Rapallo
nave padrone Joh. degli Jalis (genovese)
per Tripoli

Anno 1453

Navi straniere nel porto ⁽⁸⁰⁾

nave padrone Andrea Ripullu (gaetana)
Sta Maria - Stus Joh., padrone Raffaele Palmorio (genovese)
Stus Johannes Battista, padrone Benedetto Grippo (genovese)
nave genovese

⁽⁷⁸⁾ Miciletto 8590, 36b, 59b, 72b sg., 108a sg., 116a, 117a.

⁽⁷⁹⁾ Forziano 8741, f° 112b, 116a, 130b sg., 134a, 137a sg., 138b, 143b sg., 152b 8742, f° 23a, 30a, sg.

⁽⁸⁰⁾ Forziano 874, f° 75b, 76a, 83a sg., 103a, 108b, 122a; Scigno 8634, f° 25b sg., 26a sg., 41a, 48b, 55a sg., 119b, 120b sg.

Partenze

- Sta Maria-Stus Joh., padrone Raffaele Palmerio (genovese)
per Chio, Pera
- Stus Johannes Battista, padrone Benedetto Gippo (genovese)
per La Spezia, Arenzano
- nave padrone Jacme Mathes (catalana) per Tunisi
- nave padrone Jacme Steva (catalana) per Barberia
- baleniere di Pietro de Garofalo (trapanese) per La Spezia,
Genova
- Stus Jacobus, legno trapanese per Pantelleria
- nave padrone Andrea Rizzo (trapanese) per Pantelleria
- nave padrone Nobilis Raysis Jacob de Luparanu (trapanese)
per Barberia per pirateria
- fusta padrone Andrea Rizzo (trapanese) per Barberia ⁽⁸¹⁾
per pirateria
- caravella di Pietro di Garofalo (trapanese) per Genova
- nave trap., padr. Tavianus Sichili, per Tropeo, Vibo

Questi dati dimostrano la supremazia genovese nel traffico marittimo della Sicilia occidentale in quell'epoca. Certamente il fatto che i Genovesi avevano molte imbarcazioni grosse ⁽⁸²⁾ incideva sui rapporti fra le varie flottiglie mercantili: i mercanti preferivano noleggiare le loro navi per il trasporto di merci il cui volume era grande e inoltre erano più sicure. Però i Genovesi avevano anche un numero molto più grande di navi che le altre «nazioni mercanti» ⁽⁸³⁾. Così possiamo spiegarci il fenomeno per cui nonostante il dominio politico dei Catalani e le loro intense attività mercantili nella Sicilia, i Genovesi godevano della supremazia marittima.

Facendo ricerche statistiche riguardanti il traffico marittimo di Trapani nel tardo medioevo rileviamo anche un altro fatto, un po' sorprendente. Benché Trapani fosse il porto più vicino alla Catalogna, il suo ruolo nella rete del traffico marittimo dei Catalani era assai modesto. M. Del Treppo, studiando contratti di assicurazioni che si sono conservati negli anni 1428-1493 a Barcellona, ha trovato i dati seguenti riguardo alle mete dei viaggi di navi catalane ⁽⁸⁴⁾:

⁽⁸¹⁾ Questa nave fece in quell'anno due viaggi.

⁽⁸²⁾ V.F. MELIS, *Werner Sombart e i problemi della navigazione nel medio evo*, (in) *L'opera di Werner Sombart nel centenario della sua nascita*, Milano 1964, p. 97.

⁽⁸³⁾ V. art. cit., p. 94.

⁽⁸⁴⁾ I mercanti catalani e l'espansione della Corona d'Aragona nel secolo XV, p. 159.

Tabella II

Relazioni marittime di Barcellona nel Quattrocento

Palermo	220 viaggi	Marsiglia	51 viaggi
Napoli	137 »	Venezia	25 »
Rodi	129 »	Genova	20 »
Siracusa	83 »	Tunisi	17 »
Messina	65 »	Trapani	14 »
Alexandria	65 »	Beirut	11 »
Gaeta	52 »	Costantinopoli	7 »

D'altra parte i dati che si riferiscono alle spedizioni dei Genovesi verso la Sicilia, effettuate nel Quattrocento per l'acquisto di frumento, dimostrano che essi frequentavano molto più il porto di Trapani che quello di Palermo⁽⁸⁵⁾.

III

Il tragitto Genova-Trapani e viceversa era dunque nel Trecento e nel Quattrocento una delle rotte più sovente percorse dalle navi trapanesi e da altre navi che frequentavano i porti siciliani. Il traffico marittimo di Trapani era principalmente orientato verso i porti tirreni e fra di loro Genova era il più importante. Ma non di rado le navi trapanesi e liguri che salpavano da Trapani veleggiavano verso La Spezia⁽⁸⁶⁾ o Rapallo⁽⁸⁷⁾. Le navi che percorrevano queste rotte servivano anzitutto all'esportazione di prodotti agricoli della Sicilia occidentale e meridionale e partivano da Trapani dopo aver visitato alcuni «caricatori» sulla costa meridionale dell'isola. I rapporti fra Trapani e Genova sono in quell'epoca così intensi che i Trapanesi tentano di stabilire un consolato a Genova⁽⁸⁸⁾.

Un'altra linea sulla quale il traffico era intenso, era la rotta Trapani-Napoli, o più esattamente Trapani e il regno di Napoli, poiché molte navi visitavano altri porti, al sud e al nord della capitale, o Napoli ed uno di questi porti. Navi partenti da Trapani frequentavano anche porti calabresi come Tropea e Vibo⁽⁸⁹⁾, Saler-

(85) J. HEERS, *Gènes au XV^e siècle*, Parigi 1961, p. 334 e cf. p. 647 sg.

(86) Scigno 8634, f° 147b; Forziano 8743, f° 75b sg., 103a.

(87) Forziano 8742, f° 137a sg., 138b, 152b.

(88) TRASELLI, *Mediterraneo e Sicilia*, p. 318.

(89) Scigno 8634, f° 41a e v, Milo 8632, f° 86b sg.: Calabria, porto di destinazione non indicato.

no⁽⁹⁰⁾ e Amalfi⁽⁹¹⁾. La stessa Napoli era la meta di molte navi che venivano da Trapani, dall'inizio e fino allo scorcio del Quattrocento⁽⁹²⁾. Però più sovente, così sembra, Gaeta era la destinazione delle navi partenti da Trapani. La piccola città, a nord di Napoli, era non soltanto un mercato ben fornito dei prodotti agricoli della Campania, ma in quell'epoca era anche un centro industriale. Gaeta aveva una fiorente industria saponiera i cui prodotti si vendevano in molti paesi. Nella seconda metà del Trecento e nel Quattrocento Gaeta era uno scalo importante del traffico marittimo e navi catalane partenti da Collioure e da Barcellona la visitavano regolarmente. Molti atti notarili testimoniano che la rotta Trapani-Gaeta era percorsa continuamente da navi di varie nazioni⁽⁹³⁾. Fra questa linea e la linea Trapani-Genova v'è una grande differenza: mentre la rotta Trapani-Genova era percorsa raramente da imbarcazioni trapanesi, su quest'altra le navi trapanesi sono numerose. Le relazioni tra Trapani e Gaeta erano strette e avevano come conseguenza che molti mercanti si recavano a Gaeta e viceversa Gaetani a Trapani⁽⁹⁴⁾.

Tranne i porti del regno di Napoli e i porti liguri, le navi che partono da Trapani si dirigono verso parecchie città costiere dell'Italia centrale, e legni partenti da esse vanno a Trapani. Fra queste città menzioniamo Roma⁽⁹⁵⁾, Civitavecchia⁽⁹⁶⁾, Levanto⁽⁹⁷⁾ e anzitutto Porto Pisano⁽⁹⁸⁾. Talvolta navi che partono da Trapani per Genova vanno prima a Talamone⁽⁹⁹⁾. Le relazioni commerciali fra Trapani e la costa tirrena dell'Italia centrale risalgono almeno all'inizio del basso medioevo. Nella prima metà del Trecento mercanti pisani esportavano formaggio da Trapani⁽¹⁰⁰⁾ e anche nel Quattrocento gli scambi fra le due regioni sono vivaci. Quantità relativamente grandi di ferro di Piombino (cioè dell'Elba), chiamato nei nostri documenti «ferrum pisaniscum», vengono smerciate a Trapani. Società di mercanti toscani e genovesi proseguono il commercio con Trapani du-

⁽⁹⁰⁾ Scrigno 8635, f° 5b sg.

⁽⁹¹⁾ Miciletto 8590, f° 72b sg.

⁽⁹²⁾ Zuccala 8527, f° 268a sg., 275a 8529 sub 12 ott. 1422; Miciletto 8590, f° 14a 8592, f° 59a sg.; Scrigno 8635, f° 43a; Castiglione 8731, f° 31a sg.; v. anche Milo 8625, f° 47a sg.

⁽⁹³⁾ Zuccala 8527, f° 387a 8529, f° 208a; Scanatello 8538 sub 19 ott. 1419, 3 apr. 1420; de Nuris 8570 sub 19 apr. 1440; Miciletto 8588, f° 15a, 26a, 157a sg. 8590, f° 8b, 36b, 51b, 59b, 108a 8592, f° 59a sg.; Scrigno 8634, f° 34a sg. 107a sg.

⁽⁹⁴⁾ Miciletto 8588, f° 51a; Milo 8628, f° 25b sg.; Scrigno 8635, f° 49a sg.

⁽⁹⁵⁾ Milo 8628, f° 215b; Miciletto 8587, f. 10a.

⁽⁹⁶⁾ Zuccala 8528, f° 85b sgg.; Miciletto 8587, f° 153b.

⁽⁹⁷⁾ F. MELIS, *Origini e sviluppi delle assicurazioni in Italia (secoli XIV-XVI)*, Roma 1975, p. 273.

⁽⁹⁸⁾ Miciletto 8587, f° 96a; HEERS, *Le commerce des Basques en Méditerranée au XIV^e siècle*, *Bulletin Hispanique* 57, p. 311 sg.

⁽⁹⁹⁾ Milo 8628, f° 221a sg.

⁽¹⁰⁰⁾ M. TANGHERONI, *Politica, commercio, agricoltura a Pisa nel Trecento*, p. 105.

rante tutto il Quattrocento ⁽¹⁰¹⁾. Fra le città verso cui veleggiano navi da Trapani e con cui i mercanti trapanesi hanno rapporti non manca Cagliari, il centro commerciale della Sardegna ⁽¹⁰²⁾.

Il commercio fra Trapani e la Catalogna era nelle mani dei Catalani e veniva effettuato per lo più per mezzo di navi catalane. Le navi che partivano da Trapani per Maiorca, Barcellona e Valencia erano raramente trapanesi ⁽¹⁰³⁾. Navi catalane vengono a Trapani per caricare frumento e continuano i loro viaggi verso i porti sulla costa meridionale della Sicilia e altre giungono a Trapani durante il loro viaggio verso il Levante.

D'altra parte vi sono scambi commerciali veramente intensi fra Trapani e l'altra sponda del mare, cioè la costa africana. È la seconda arteria principale del traffico marittimo di Trapani. Queste relazioni commerciali che risalgono alla lontana antichità non vengono mai sospese, eccetto che in caso di guerra. Navi trapanesi salpano continuamente per la costa tunisina, esportando merci siciliane, e tornano con merci africane e anche navi di altre nazioni percorrono questa rotta. Il più sovente la vicina Tunisi è la meta del viaggio ⁽¹⁰⁴⁾. Navi genovesi che visitano Tunisi e tornano alla loro metropoli gettano l'ancora a Trapani e scaricano ivi le loro merci ⁽¹⁰⁵⁾. Altre città della Tunisia verso cui veleggiano le navi di Trapani, sono Quelibia ⁽¹⁰⁶⁾, Susa ⁽¹⁰⁷⁾ e Sfax ⁽¹⁰⁸⁾. Anche Tripoli è la meta di molti viaggi da Trapani ⁽¹⁰⁹⁾ e non di rado i battelli trapanesi si spingono fino nella Cirenaica (Montes Barcarum) ⁽¹¹⁰⁾. In molti documenti che si riferiscono alle spedizioni mercantili verso le coste dell'Africa settentrionale, il porto (o piuttosto i porti, perché per lo più si trattava di più di uno) non è indicato e si parla vagamente di «Barberia» ⁽¹¹¹⁾.

Come le relazioni commerciali di Trapani (cioè la Sicilia occidentale) con la Catalogna, gli scambi con il Levante sono effettuati dai Catalani e Genovesi, sic-

⁽¹⁰¹⁾ J. HEERS, *L'expansion maritime portugaise à la fin du moyen âge*, p. 18.

⁽¹⁰²⁾ Miciletto 8598, f. 16b.

⁽¹⁰³⁾ Zuccala 8527, indizione VI, f. 74a (a. 1413); Forziano 8755, f. 18a; ASTrap, notaio Andrea Sesta, 8831, f. 240a sg.

⁽¹⁰⁴⁾ Zuccala 8527, f. 468b; Milo 8627, f. 392b sg.; Miciletto 8588, f. 163a 8590, f. 13b, 25a 8594, f. 87a sg.; Castiglione 731, f. 68b sg. 8742, f. 30a sg., 77b sg.; v. su viaggi individuati a Tunisi Miciletto 8590, f. 30b 8597, f. 284a 8598, f. 16b; Scanatello 8554 sub 2 luglio 1450 e anche Miciletto 8590, f. 85b, f. 142b sg.

⁽¹⁰⁵⁾ Forziano 8741, f. 130b sg., 147a sg.

⁽¹⁰⁶⁾ Miciletto 8592, f. 14b.

⁽¹⁰⁷⁾ Forziano 8742, f. 75b sg.

⁽¹⁰⁸⁾ Miciletto 8592, f. 56a, 59a sg.

⁽¹⁰⁹⁾ Zuccala 8528, f. 233a; Scanatello 8554 sub 12 genn. 1449.

⁽¹¹⁰⁾ Zuccala 8528, f. 230b; Miciletto 8590, f. 117a; Milo 8628, f. 137a sg.

⁽¹¹¹⁾ Milo 8627, f. 187a sg.

ché i rapporti diretti sono rari. Le merci orientali, le spezie, il cotone e il lino «alessandrino» si acquistano a Palermo da mercanti ivi residenti e, d'altra parte, navi catalane e genovesi che vanno al Levante o ne fanno ritorno, gettano l'ancora nel porto di Trapani e caricano e scaricano merci. Tuttavia il commercio con il Levante era in quell'epoca il ramo più importante del commercio d'Europa e gli intraprendenti mercanti trapanesi non sono esclusi da esso.

In anni in cui i paesi del Levante greco e musulmano soffrivano di carestia, navi trapanesi partivano per i vari porti levantini con pesanti carichi di frumento. Nel 1423 una nave trapanese va a Rodi con 170 salme di frumento, nel 1429 si preparano a Trapani due spedizioni del genere per Chio, Rodi, Candia e Salonicco. Nel 1430 una nave trapanese va, sempre con frumento, a Negroponte⁽¹¹²⁾. Inoltre, fra i mercanti trapanesi non manca chi fa investimenti nel commercio con il Levante, senza recarsi in questi paesi lontani. Antonio Lulino, un ricco mercante e banchiere trapanese, consegna ad un pisano, tal Lorenzo Griffio, una certa quantità di melassa in commenda per venderla in Egitto ed, essendo costui deceduto in Alessandria, chiede nel 1430 a Nanno Griffio di recuperare la merce. Lorenzo Griffio era partito con una nave del Catalano Andrea Spaler e la merce era depositata nelle mani del console fiorentino in Alessandria, giacché i Siciliani non avevano ivi un consolato⁽¹¹³⁾.

D'altra parte c'erano nel Levante anche Trapanesi. In atti notarili rogati a Famagosta da un notaio genovese del 1300 e 1301 compaiono Trapanesi. In un atto troviamo Sevastiano da Trapano Ianuensis⁽¹¹⁴⁾ e in un altro Iulianus de Obertino quondam de Trapano⁽¹¹⁵⁾. L'uno è forse un mercante genovese che aveva abitato per un certo tempo a Trapani e poi si era trasferito a Famagosta, l'altro, giudicando dal suo nome (e dal fatto che è teste in un atto notarile rogato da un Genovese, insieme con un teste originario d'Albenga) è certamente anche egli un Genovese che aveva vissuto a Trapani. Tuttavia questi documenti non ci consentono di affermare con certezza che questi Genovesi-Trapanesi esercitassero il commercio⁽¹¹⁶⁾. Lo stesso vale per Matteo de Bonifacio, un Siciliano che firma

(112) C. TRASELLI, *Sicilia, Levante e Tunisia nei secoli XIV e XV*, (nel suo volume) *Mediterraneo e Sicilia*, p. 95 sg. e v. I. c. su altri viaggi verso il Levante nel 1427 e nel 1433.

(113) Op cit., p. 88. Su Antonio Lulino v. anche C. TRASELLI, *Note per la storia dei banchi in Sicilia nel XV secolo*, II, p. 14. Trasselli crede che si tratta di miele, però è molto probabile che miele significhi in questo testo melassa.

(114) C. DESIMONI, *Actes passés à Famagouste de 1299 a 1301 par devant le notaire génois Lamberto di Sambuceto*, Archives de l'Orient latin II, documents, no. 170.

(115) Notai genovesi in oltremare, atti rogati a Cipro da Lamberto di Sambuceto, a cura di R. Pavoni (Genova 1982), n. 139.

(116) Potevano essere artigiani o marinai. Su un marinaio trapanese che si trovava nel 1289 a Caffa, nella Crimea, v. Les actes de Caffa du notaire Lamberto di Sambuceto, 1289-1290, a cura di M. Balard, Parigi 1973, n. 333.

come teste su alcuni atti notarili in Alessandria negli anni 1401 e 1402. Qualche volta è chiamato «de Catania» e altre volte «de Trapani»⁽¹¹⁷⁾. Non possiamo asserire neanche in questo caso che si tratti di un mercante. Però certamente v'erano nel Levante Trapanesi che esercitavano il commercio. Uno di essi era Antonio de Cusentino che faceva il commercio a Damietta e in Candia alla fine del Trecento e all'inizio del Quattrocento. Nel 1406, dopo la sua morte, il Consiglio di Trapani si rivolse alle autorità veneziane in Creta, confermando che la sua vedova aveva nominato Giovanni di Alliotti per recuperare i suoi beni⁽¹¹⁸⁾. E poi, verso il 1420, un Trapanese morì a Rodi e vi lasciò beni⁽¹¹⁹⁾. Non sappiamo quale fosse il suo mestiere. Comunque il numero dei Trapanesi che possiamo rintracciare nei numerosi documenti rogati da notai veneziani e genovesi nelle città levantine è minimo.

Alla stessa conclusione possiamo giungere riguardo ai viaggi di navi trapanesi verso il bacino orientale del Mediterraneo. Tranne gli anni di carestia nei quali mercanti trapanesi (ed altri) esportavano il frumento da Trapani verso il Levante greco, impiegando navi trapanesi, conosciamo soltanto un documento che testimonia un viaggio di una nave trapanese verso il Levante. Nel 1406 una nave di Antonio Fardella e Andrea Mariranga ancora in Alessandria. I proprietari della nave (una «spinazza») sono ben conosciuti da molti documenti trapanesi, giacché svolgevano un grande ruolo nella vita politica ed economica della città nella prima metà del quindicesimo secolo. Antonio Fardella era viceammiraglio e capo del potente clan rappresentato dalla sua famiglia e Andrea Mariranga un suo fedele amico e socio in molti affari⁽¹²⁰⁾. Dall'atto notarile che citiamo risulta che i due Trapanesi avevano comprato la nave nel 1404⁽¹²¹⁾.

Poiché le relazioni dirette fra Trapani e il Levante erano rare dobbiamo per forza supporre che le spezie orientali venissero importate a Trapani per mezzo delle navi catalane e genovesi e che anche i pochi articoli che la Sicilia occidentale e meridionale potevano esportare nel Levante (giacché l'industria dello zucchero era in queste regioni poco sviluppata) venissero caricati su di esse. Però studiando i documenti che si riferiscono al traffico fra la Catalogna e il Levante ci accorgiamo del fatto che Trapani figura raramente negli itinerari delle navi catalane

(117) Vedasi nel mio libro «Levant trade in the later Middle Ages», Princeton Univ. Press 1983, ch. VII, nota 240.

(118) C. TRASELLI, *I privilegi di Messina e di Trapani (1160-1355)*, Palermo 1949, p. 111.

(119) C. TRASELLI, *Sicilia, Levante e Tunisia nei secoli XIV e XV*, p. 92.

(120) v. C. TRASELLI, *Antonio Fardella, viceammiraglio di Trapani*, p. 27, 36 sgg., 46 sg. Sull'ammiraglio (e viceammiraglio) di Sicilia v. C. TRASELLI, *L'amirauté de Sicile (XIV^e-XVIII^e siècles)*, *Revue d'histoire économique et sociale* 47, 1969, p. 193 sgg.

(121) *Levant trade in the later Middle Ages*, ch. IV e nota 257.

partenti per i paesi levantini. Per lo più vanno a Gaeta o a Napoli, o ad ambedue le città, prima di visitare Palermo e partire per il Levante⁽¹²²⁾. Le navi catalane che visitano Trapani prima di veleggiare verso il Levante sono poche e perciò i Trapanesi hanno raramente l'occasione di imbarcarsi nel loro porto su una nave per recarsi nel Levante. Nel 1449 la nave di Bernat Oliva va da Maiorca a Trapani e Messina e poi a Costantinopoli, Rodi e Alessandria⁽¹²³⁾. Un anno prima, nel 1448, la nave catalana di Aloisius Bertran partì da Trapani per Alessandria e nello stesso anno un'altra nave catalana che ancorava nel porto di Trapani si preparava alla partenza per la Siria. Riguardo a quest'ultima nave (se veramente era un'altra, come concludiamo dalle differenti destinazioni) troviamo dati su un Trapanese che s'imbarcò su di essa portando merci con se. Era un ebreo, Benedetto «da Barkata» (cioè Barukh b. Berakhot) che prese con se una certa quantità di corallo lavorato, acquistato da un altro mercante ebreo, Sadone Sala⁽¹²⁴⁾.

Pare che le visite effettuate da navi genovesi a Trapani di ritorno dal Levante fossero più frequenti che quelle dell'navi catalane. La stessa osservazione che abbiamo fatto riguardo al traffico fra Trapani e la Catalogna da una parte e fra Trapani e i porti tirreni dall'altra! Il dominio politico degli Aragonesi-Catalani non contrastava la supremazia genovese nel commercio marittimo dell'isola. Un contratto d'assicurazione fatto a Genova nel 1384 si riferisce al viaggio della nave il cui padrone era Antonio Lercaro, da Rodi a Trapani e da quest'ultima città a Sluys e Southampton. La nave caricava pepe. Un altro contratto che risale al 1385 si riferisce ad un viaggio simile di una nave genovese, il cui padrone era Gioffredo Borrino⁽¹²⁵⁾.

Da altri contratti di assicurazione, anch'essi redatti a Genova, sappiamo di viaggi di navi genovesi da Trapani verso Sluys, cioè di navi che non venivano dal Levante. Nel 1430 la nave di Bernardo Paterio fece un viaggio del genere e nel 1431 quella di Jacopo da Orero⁽¹²⁶⁾. Ecco un'altra linea del commercio marittimo fra la Sicilia occidentale e una regione lontana, anch'essa in mano di stranieri. È poco probabile che i Trapanesi avessero una grande parte in questo settore del commercio internazionale.

(122) M. DEL TREPPO, *I mercanti catalani e l'espansione della Corona d'Aragona*, app. I.

(123) Op cit., p. 628 sg.

(124) v. E. ASHTOR, *The Jews in the Mediterranean trade in the fifteenth century*, Festschrift H. Kellenbenz I, Nürnberg 1978, p. 447.

(125) L. LIAGRE-DE STURLER, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont, d'après archives notariales génoises, 1320-1400*, Bruxelles 1969, n. 454, 481.

(126) R. DOEHAERD-CH. KERREMANS, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont d'après les archives notariales génoises, 1400-1440*, Bruxelles 1952, n. 672, 675, 677; cf. F. MELIS, *Origini e sviluppi delle assicurazioni*, p. 277.

Qualche volta una nave di Creta veniva a Trapani ⁽¹²⁷⁾, però non sembra che sia possibile parlare di una linea Trapani-Creta. Il commercio marittimo di Trapani aveva due assi principali, il traffico nel mare Tirreno e il commercio con la Tunisia.

I V

Le relazioni commerciali fra Trapani e le sponde tirrene e con i paesi della costa africana del Mediterraneo erano veri scambi, cioè comprendevano l'esportazione di vari articoli e l'importazione di altri. Trattando di queste relazioni bisogna sempre avere in mente che a Trapani si concentrava il commercio estero di una regione abbastanza vasta della Sicilia, giacché la città serviva da mercato a parecchie provincie, anche lontane. A Trapani si facevano contratti riguardo la esportazione dei prodotti agricoli delle provincie sulla costa occidentale dell'isola e anche di alcune provincie sulla costa meridionale.

Anche i mercanti trapanesi che non viaggiavano all'estero prendevano una parte molto attiva a questi scambi. Mentre in alcuni grandi centri del commercio internazionale, come Genova e Venezia, la commenda e il prestito marittimo non erano più in quell'epoca il metodo preferito per effettuare il commercio marittimo, essi venivano impiegati continuamente a Trapani (come pure in molte altre città). Per mezzo di commende si esportavano verso vari paesi: corallo ⁽¹²⁸⁾, tonno ⁽¹²⁹⁾ e formaggio ⁽¹³⁰⁾. Tutti i contratti riguardanti commende vengono fatti da notai «iuxta modum partium», senza indicare la parte del profitto spettante al mercante che viaggia all'estero; tuttavia pare che tale profitto consistesse nel quarto ⁽¹³¹⁾. Un altro modo di esportare merci senza recarsi all'estero era l'accomandita: il viaggiatore assume il rischio (di tutti i pericoli) e riceve una piccola parte cioè una percentuale del prezzo di vendita. Anche questo metodo commerciale veniva spesso impiegato a Trapani ⁽¹³²⁾. Però molto sovente la merce viene venduta al mercante che parte per l'estero e il pagamento viene rimandato fino al

⁽¹²⁷⁾ V. TRASELLI, *Sicilia, Levante e Tunisia*, p. 91.

⁽¹²⁸⁾ Milo 8628, f. 211a sg.

⁽¹²⁹⁾ Zuccala 8528, f. 83b sg.

⁽¹³⁰⁾ Zuccala 8529 sub 12 ott. 1422; Milo 8625, f. 47a sg. 8627, f. 45b 8628, f. 215b, 242a sg., 308a.

⁽¹³¹⁾ Scanatello 8554 sub 2 luglio 1450.

⁽¹³²⁾ Zuccala 8527, f. 268a, 275a; Milo 8628, f. 221a.

suo ritorno. Per mezzo di pagamento ritardato si esportano grano⁽¹³³⁾, formaggio⁽¹³⁴⁾, miele⁽¹³⁵⁾, tonno⁽¹³⁶⁾ e probabilmente altre merci. L'impiego di questi metodi commerciali, tramandati da epoche anteriori era ovviamente connesso con le strutture dell'economia trapanese. V'erano poche ditte veramente grandi che potevano permettersi di pagare le spese di un fattore oltremare; il commercio estero di Trapani era piuttosto una serie di affari saltuari.

La più grande parte delle merci esportate da Trapani nel basso medioevo è costituita ovviamente da prodotti agricoli, o semi-agricoli, cioè manifatturati da prodotti agricoli.

Certe quantità di grano venivano continuamente esportate da Trapani verso quasi tutti i paesi posti attorno al Mediterraneo occidentale e centrale. Una grande parte di questo commercio di esportazione spettava tuttavia a stranieri che venivano a Trapani appositamente o avevano ivi i loro agenti. Inoltre, soltanto una parte del grano esportato in seguito a contratti stipulati a Trapani proviene dalla sua provincia. Molti contratti, stipulati da notai trapanesi, si riferiscono interamente o parzialmente a frumento che doveva essere esportato da Mazara o da Sciacca⁽¹³⁷⁾. Fra le destinazioni hanno un posto di rilievo i paesi dell'Africa settentrionale. Pure in molti contratti riferentisi all'esportazione di grano verso l'Africa settentrionale la meta della spedizione non è indicata, si parla vagamente di «Barberia»⁽¹³⁸⁾. In parecchi contratti di noleggio i porti di destinazione o piuttosto alcuni fra cui il mercante-esportatore ha la facoltà di scegliere sono menzionati e fra questi compaiono Djidjelli nell'odierna Algeria, e Tripoli⁽¹³⁹⁾, Sfax, Djerba e Tripoli⁽¹⁴⁰⁾ e la Cirenaica (Montes Barcarum)⁽¹⁴¹⁾.

L'esportazione di frumento verso i paesi musulmani era senza dubbio di grande portata in anni in cui questi ultimi soffrivano di scarsità o di vera carestia di grano, ma pare che anche in anni «normali» questi paesi rappresentassero un buon mercato per il frumento siciliano. A questo commercio di esportazione, effettuato per mezzo di legni trapanesi ed altri, prendevano parte in vari modi mercanti stra-

(133) Milo 8628, f. 314a sg.

(134) Zuccala 8527, f. 523a, 563a, 563b; Milo 8628, f. 247b, 254a, 257b, 272b, 308a, 312a sg., 332 sg.

(135) Zuccala 8528, f. 233b.

(136) Zuccala 8528, f. 142b; Forziano 8741, f. 98b, 101b.

(137) Forziano 8741, f. 134a, 137a sg., 141a 8743, f. 83a sg., 106b.

(138) Miciletto 8588, f. 47a; Milo 8625, f. 322a sg. 8627, f. 108a sg. 8628, f. 53b sg., 314 sg.

(139) Milo 8627, f. 65a sg.

(140) Scanatello 8540 sub 16 dic. 1422.

(141) Milo 8625, f. 237b sg.

nieri e trapanesi. Durante tutto questo periodo, il frumento siciliano veniva esportato anche verso la Catalogna⁽¹⁴²⁾ e talvolta verso Valencia⁽¹⁴³⁾. Tuttavia il miglior mercato per il grano siciliano sovrabbondante era la Liguria e, in misura minore, la Toscana. Numerosi contratti di noleggiamento testimoniano questo fatto. Oltre alla stessa Genova, frumento veniva esportato da Trapani verso La Spezia⁽¹⁴⁴⁾, Porto Pisano e Rapallo⁽¹⁴⁵⁾. Riguardo a molti carichi di frumento esportati in quella epoca dalla Sicilia, non è possibile fare affermazioni sicure sulla loro destinazione, perché essa non è indicata nei registri del «Maestro Portulano», l'autorità doganale che sorvegliava il commercio estero. Ciò che troviamo nei registri sono i nomi dei padroni delle navi e da essi dobbiamo giudicare. Ora è molto probabile che navi catalane e genovesi caricassero frumento anche per paesi musulmani. Comunque nei registri del Maestro Portulano risulta, per esempio, che del frumento esportato nel 1407-8 i Liguri acquistavano 62,73% e i Catalani 27,78%⁽¹⁴⁶⁾. Negli anni 1402-1407 la parte dei Catalani era ancora più piccola. Mentre i Genovesi acquistavano il 23,43% delle «tratte» (permessi di esportare una salma di frumento), i Catalani ne avevano soltanto il 4,58%⁽¹⁴⁷⁾. Un'altra volta ci accorgiamo della supremazia genovese nel commercio della Sicilia occidentale. Dominio politico dei Catalani, predominio genovese dell'economia!

Nei registri doganali si rispecchia un altro fenomeno anch'esso molto rilevante per lo studio del commercio di Trapani nel basso medioevo: il ruolo relativamente modesto della città come porto per l'esportazione del grano. Nel 1407-8 il Maestro Portulano registrò 12,596 tratte adoperate a Trapani⁽¹⁴⁸⁾ e nei mesi gennaio-maggio 1417, 4380 salme di frumento vennero esportate da Trapani, sicché possiamo arrischiarci a concludere che nell'intero anno le salme fossero 10.000. Rispetto alla quantità di grano che veniva esportato dai grandi porti (o «caricatori») della Sicilia meridionale Trapani non teneva un posto di prim'ordine. Certo, le quantità variavano da anno in anno, secondo le raccolte e l'andamento del commercio. Comunque l'esportazione di frumento da tre altri porti era incoparabilmente più grande. Ecco alcuni dati:

⁽¹⁴²⁾ Zuccala 5529, f. 175b; ASTrap, notaio Francesco Formica, 8705, f. 103a e v. infra.

⁽¹⁴³⁾ Zuccala 5529, f. 262a sg., sub 24 dic. 1424.

⁽¹⁴⁴⁾ Forziano 8743, f. 75b sg.

⁽¹⁴⁵⁾ Forziano 8741, f. 152b. V. anche J. HEERS, *Le commerce des Basques en Méditerranée au XV^e siècle*, p. 311 sg.

⁽¹⁴⁶⁾ C. TRASELLI, *Sulla esportazione di cereali dalla Sicilia nel 1407-08*, Atti dell'Accademia di scienze, lettere e arti di Palermo, serie IV, vol. 15, 1954-5, p. 358.

⁽¹⁴⁷⁾ C. TRASELLI, *Sull'esportazione dei cereali dalla Sicilia negli anni 1402-1407*, (nel suo volume *Mediterraneo e Sicilia*, p. 356.

⁽¹⁴⁸⁾ TRASELLI, *Sulla esportazione di cereali dalla Sicilia nel 1407-08*, p. 346 ha 12,400 salme.

Tabella III

ESPORTAZIONE DI GRANO

a) Totali di tre porti (¹⁴⁹)

	LICATA	AGRIGENTO	SCIACCA
1407/8	19,309 tratte ^a	16,510 tratte	15,736 tratte ^b
1416/7	18,134 tratte	5,054 salme	9,585 salme
1442/3	2,999 onze		
1443/4		6,638 tratte	
1451/2 ^c	5,791 salme ^d	2,822 salme	870 salme
1455/6		1,630 onze	
1456/7	10,382 salme	6,416 salme	4,559 salme
1465/6	7,838 salme	12,418 salme	8,540 salme
1468/9	5,593 salme	7,398 salme	869 salme
1469/70	9,940 salme	12,418 salme	6,815 salme

^a Trasselli, Sull'esportazione di cereali dalla Sicilia nel 1407/8, p. 382 sgg. ha 19,371.

^b Trasselli, Società ed economia a Sciacca nel XV secolo, (nel suo volume) Mediterraneo e Sicilia, p. 251 ha 16,044 salme.

^c I dati non sono completi. I registri dei mesi luglio-agosto 1452 mancano.

^d Trasselli, Mediterraneo e Sicilia, p. 252 ha 6,516 salme di frumento (tranne una piccola quantità di orzo).

^e Secondo c. 39^a si pagavano 3 tari per la tratta. Le 1630 onze furono dunque pagate per 16.300 tratte.

b) Esportazione di frumento da Trapani nei mesi gennaio-aprile 1417 (¹⁵⁰)

DATA	NAVE (nome del padrone)	QUANTITÀ (salme)
4 gennaio	Leonino Graffiuni, genovese	200
12 »	Franc. Lu Medicu	141
... »	Joh. Falcuni, genovese	338

(¹⁴⁹) I dati fino all'anno 1455-56 (compreso) sono citati da ASPal, Maestro Portulano, Provv. 90, 91, 95, 732, 886, 1031; gli altri da Trasselli, Mediterraneo e Sicilia, p. 252. Le onze sono le somme pagate per le «tratte» e corrispondono grosso modo al prezzo del frumento che oscilla fra 3 e 10 tari.

(¹⁵⁰) ASPal, Maestro Portulano, Provv. 1031.

DATA	NAVE (nome del padrone)	QUANTITÀ (salme)
16 gennaio	Muni de Amurusu	360
18 »	Curunu de Miniatu	325
20 »	Jacubu de Ventura	467
25 »	Ant. Fardella	671
6 febbraio	Filippo Cases, genovese	242
7 »	Ant. Scrigno	47
8 »	Bartolomeo Bulasa, genovese	65
9 »	Pietro Salvaturi	20
1 aprile	Joh. Cocco, genovese	307
	Joh., genovese	97
3 »	Ant. Coll, catalano	125
27 »	Ant. de Battimu	124
28 »	Domenico Marano	210
22 maggio	Joh. de Battimu	641

Da questi dati concluderemo che Licata esportava normalmente 10.000 salme e in un anno in cui la raccolta era buona, 18-20.000. Agrigento poteva esportare 5-7.000 salme l'anno, in alcuni anni il doppio. Dal porto di Sciacca ogni anno 8-10.000 salme venivano esportate, in certi anni il doppio. Poiché all'inizio del quindicesimo secolo il totale dell'esportazione granaria della Sicilia già si aggirava su le 50-60.000 salme⁽¹⁵¹⁾, la parte che spettava a Trapani era abbastanza modesta. Nell'anno 1407-8 non superava il 10%⁽¹⁵²⁾, e nel 1416-17 raggiungeva forse il 15%.

Fra le merci esportate da Trapani, oltre il frumento, il formaggio tiene un posto di rilievo. Grandi quantità di formaggio ovino, vaccino e duro, chiamato equicaseo (caciocavallo), venivano regolarmente esportate verso tutti i porti attorno al bacino occidentale del Mediterraneo, nei paesi dell'Africa settentrionale come la Tripolitania⁽¹⁵³⁾, Tunisi⁽¹⁵⁴⁾ e in tutte le provincie sulla costa occidentale d'Italia. Porti di destinazione sovente indicati, sono Amalfi⁽¹⁵⁵⁾, Napoli⁽¹⁵⁶⁾.

(151) v. TRASSELLI, *Sull'esportazione dei cereali dalla Sicilia negli anni 1402-1407*, p. 347.

(152) V. l. c.

(153) Milo 8628, f. 247b.

(154) *Ibidem* f. 272b; Barberia senza indicare il paese *ibid.* f. 312a sg., 332b.

(155) Miciletto 8590, f. 2 sg.

(156) Zuccala 8527, f. 268a sg., 275a, 523a 8529 sub 12 ott. 1422; Milo 8628, f. 257b.

Roma⁽¹⁵⁷⁾, Porto Pisano⁽¹⁵⁸⁾, La Spezia⁽¹⁵⁹⁾ e Rapallo⁽¹⁶⁰⁾. Però i migliori mercati del formaggio di Trapani sono Gaeta⁽¹⁶¹⁾ e Genova⁽¹⁶²⁾. A Trapani, società appositamente fondate si occupano dell'esportazione del formaggio; mercanti trapanesi hanno agenti a Gaeta e a Genova che smerciano i loro formaggi. In breve, pare che il formaggio della Sicilia occidentale fosse in quell'epoca l'articolo di esportazione più importante, mentre le provincie sulla costa meridionale dell'isola esportano il loro grano ed altre, come la regione di Palermo, lo zucchero (o la melassa).

Altri prodotti della Sicilia occidentale che godevano di una buona reputazione in altri paesi e di cui venivano esportate considerevoli quantità erano il tonno e il corallo. Il tonno di Trapani aveva un mercato fiorente nella terraferma italiana⁽¹⁶³⁾ e anche a Tunisi⁽¹⁶⁴⁾. Il corallo trapanese si smerciava in Italia⁽¹⁶⁵⁾, nella Tunisia⁽¹⁶⁶⁾ e nel Levante musulmano⁽¹⁶⁷⁾.

L'elenco delle altre merci che venivano esportate nel basso medioevo da Trapani, e che sono menzionate negli atti notarili di quell'epoca, sarebbe lungo, sembra però che l'importanza di queste merci fosse assai modesta: si tratta di una gamma di prodotti agricoli e di alcuni prodotti semi-agricoli. Si esportava finocchio a Gaeta⁽¹⁶⁸⁾, miele a Tripoli⁽¹⁶⁹⁾, vino alla Tunisia⁽¹⁷⁰⁾ e anche buoi ed ovini della Sicilia occidentale venivano venduti alla Tunisia⁽¹⁷¹⁾.

Un atto notarile rogato a Palermo si riferisce all'esportazione di cavalli da Trapani verso Roma nell'anno 1451⁽¹⁷²⁾ e in un altro documento, risalente alla

⁽¹⁵⁷⁾ Milo 8628, f. 215b.

⁽¹⁵⁸⁾ Miciletto, 8587, f. 96a; Forziano 8741, f. 152b.

⁽¹⁵⁹⁾ Forziano 8743, f. 75b.

⁽¹⁶⁰⁾ Forziano 8741, f. 138b.

⁽¹⁶¹⁾ Zuccala 8527, f. 387a 8529, f. 208a; de Nuris 8570 sub 19 apr. 1440; Miciletto 8589, f. 72a, 98a.

⁽¹⁶²⁾ Zuccala 8527, f. 563a, 563b; Milo 8628, f. 221a sg., 242a sg. 254a, 293a sg., 300b sg.; Forziano 8741, f. 110a sg.

⁽¹⁶³⁾ V. esportazione verso la Calabria Zuccala 8528, f. 343a sg.; verso Napoli Zuccala 8528, f. 83b sg., 142b o regno di Napoli Forziano 8741, f. 101b; verso Roma Miciletto 8587, f. 10a; ASPal, notaio Ant. Aprea, 808, f. 899a; verso Civitavecchia Zuccala 8528, f. 85b sg.; verso Gaeta Zuccala 8528, f. 208a; Miciletto 8590, f. 100p.

⁽¹⁶⁴⁾ Milo 8627, f. 88a sg. e vedasi anche Zuccala 8528, f. 11a, 11b sg. esportazione di tonno verso il «Levante».

⁽¹⁶⁵⁾ Milo 8628, f. 211a sg.; G. TISCIONE, *Italiani alla pesca del corallo ed egemonie maritime del Mediterraneo*, II ed., Napoli 1968, p. 172.

⁽¹⁶⁶⁾ Milo 8628, f. 343b sg.

⁽¹⁶⁷⁾ V. supra.

⁽¹⁶⁸⁾ Miciletto 8597, f. 229a.

⁽¹⁶⁹⁾ Zuccala 8528, f. 233a.

⁽¹⁷⁰⁾ Miciletto 8590, f. 25a; Milo 8627, f. 88a sg.; Forziano 8742, f. 30a sg., 77b sg.

⁽¹⁷¹⁾ Miciletto 8590, f. 25a.

⁽¹⁷²⁾ ASPal, notaio Niccolò Aprea, 830, f. 511b.

metà del Quattrocento, è menzionata l'esportazione di muli da Trapani verso la Barberia (173). Nella seconda metà del quindicesimo secolo e anzitutto alla sua fine, l'esportazione di sale comincia ad aumentare. I Trapanesi esportano sale a Messina (174), in Calabria (175) e Napoli (176). Però anche vermicelli e maccheroni sono in quell'epoca articoli di esportazione da Trapani (177). Una parte delle spezie che arrivano a Trapani per varie rotte, per mezzo di navi di Catalani e di Genovesi e tramite mercanti palermitani, venivano riesportate. I Trapanesi vendono a Tunisi pepe e comino (178), zenzero ed incenso vengono spediti verso Gaeta (179). Infine una certa quantità di cuoio è venduta dai Trapanesi a Gaeta (180) o anche a Castellamare (181), La Spezia e Genova (182).

Ma l'esportazione di tutti questi articoli non può essere paragonata con il quantitativo dell'esportazione di grano e di formaggio.

V

Una notevole parte di queste merci viene barattata con altre, importate a Trapani.

I numerosi atti notarili che si riferiscono al commercio fra Trapani e Gaeta, un'asse principale del commercio estero trapanese, sono espliciti riguardo a questi scambi. I Trapanesi che esportano a Gaeta così grandi quantità di formaggio, comprano colà l'eccellente olio della Campania. Giudicando da molti documenti riguardanti questo commercio di esportazione, dobbiamo concludere che si trattava di un ramo fiorente degli scambi fra i due centri commerciali del bacino tirreno (183). Però anche l'olio tunisino si vende a Trapani (184). Gaeta, centro commerciale della Campania, può esportare verso Trapani anche altri prodotti agrico-

(173) ASPal, Maestro Portulano 91.

(174) Milo 8632, f. 85a sg., sub 31 dic. 1456.

(175) Milo 8632, f. 96b sg.; Castiglione 8732, f. 128b sg.

(176) Castiglione 8731, f. 31a sg.

(177) ASPal, Maestro Portulano 91.

(178) Miciletto 8588, f. 94a 8589, f. 49b; però qualche volta spezie vengono importate da Tripoli, v. TRASSELLI, *Sicilia, Levante, Tunisia*, p. 83.

(179) Miciletto 8597, f. 229a.

(180) de Nuris 8570 sub 19 apr. 1440; Miciletto 8590, f. 59b, 108a; Milo 8627, f. 88a sg. (rocciulu, cioè ritaglio di cuoio disseccato e ruvido, non conciato, cf. A. TRAINA, *Nuovo voc. sic-it.*, Palermo 1868, p. 837).

(181) Scrigno 8634, f. 107a sg.

(182) Forziano 8743, f. 75b sg., v. anche ASPal, notaio Giac. Comito, 849 sub 5 marzo 1454 sull'esportazione di lino a Tunisi.

(183) Zuccala 8529, a. 1423, f. 208a; Miciletto 8590, f. 98a 8598, f. 54a; Forziano 8741, f. 141a sg. 8743, f. 78b, 125a; Scrigno 8634, f. 34a sg., 47b; Milo 8632, f. 126 b.

(184) Milo 8627, f. 248a sg., 334a sg.

li (185). D'altra parte Gaeta ha una fiorente industria di sapone ed esporta a Trapani i suoi prodotti (186). Un altro articolo esportato a Trapani da Gaeta, Napoli ed anche da Maiorca è il lino (187). Tuttavia non manca nello stesso tempo lino egiziano (alessandrino) (188). Dalla Calabria ove si smerciano parecchi prodotti della Sicilia occidentale, è importato legno (189).

Le intense relazioni commerciali fra Trapani e la Tunisia comportavano l'importazione di molte merci. Certo, anche queste relazioni sono in grande misura scambi. Dalla Tunisia vengono importati a Trapani datteri (190), cotone filato (191), pelli (192) e lana («lana barbaresca») (193). Perfino alcuni prodotti artigianali ed industriali dei paesi musulmani hanno un mercato a Trapani, per esempio cuoio (194) e tovaglie (195).

Lo studio dei dati riferentisi all'importazione di pannilana a Trapani è molto rilevante per una valutazione adeguata del ruolo svolto dai Trapanesi nella vita economica della Sicilia occidentale in quell'epoca. Questi dati fanno luce con la grande chiarezza su certi aspetti della vita economica di Trapani medievale.

Se fosse possibile dimostrare che una notevole parte dei tessuti di lana che venivano offerti sul mercato di Trapani giungevano colà con le numerose navi provenienti dalla Catalogna, da Genova e da altri porti della terraferma italiana, dovremmo concludere che la città serviva alla fine del medioevo come un autentico scalo internazionale e non soltanto di sbocco per i prodotti agricoli della sua regione. Ora, innumerevoli contratti di compravendita, rogati in quell'epoca da notai trapanesi, non lasciano dubbi a questo riguardo: i pannilana, almeno la più grande parte di essi, non arrivavano a Trapani per mezzo delle navi straniere. Tutti questi documenti testimoniano che i mercanti trapanesi compravano panni da commercianti residenti a Palermo. I Trapanesi servono loro per la distribuzione della loro merce nella Sicilia occidentale. Mercanti di Barcellona (196), Maiorca (197) e Gerona (198) vendono ai Trapanesi pannilana catalani. I loro agenti

(185) Scigno 8634, f. 107a sg.

(186) Miciletto 8588, f. 34a.

(187) Zuccala 8527, f. f. 275a; Miciletto 8589, f. 40a; Forziano 8741, f. 48a, 51b, 53a, 75a.

(188) Zuccala 8528, f. 111b; Miciletto 8588, f. 105b 8589, f. 49a.

(189) Scigno 8634, f. 99b.

(190) TRASELLI, *Sicilia, Levante e Tunisia*, p. 91 nota 25; Miciletto 8592, f. 59a sg.

(191) Scanatello 8538 sub 1 genn. 1420; Miciletto 8597, f. 253b.

(192) Miciletto 8592, f. 59a sg.

(193) Milo 8627, f. 334a sg.; Miciletto l. c.

(194) Forziano 8741, f. 147a sg.

(195) Miciletto 8597, f. 266a.

(196) Milo 8626, f. 108 sg.

(197) Milo 8626, f. 68a sg., 68b 8629, f. 114b.

(198) Milo 8628, f. 49b.

vengono a Trapani per vendere i panni. Altri hanno i loro rappresentanti a Trapani (199). Però non di rado mercanti trapanesi vanno a Palermo per approvvigionarsi di panni (200). I mercanti catalani residenti a Palermo vendono anche panni fiamminghi (201) e inglesi (202). Commercianti pisani residenti a Palermo offrono ugualmente panni inglesi (203) e hanno rappresentanti a Trapani (204). I contratti che testimoniano la vendita di panni da parte di mercanti stranieri nella stassa Trapani,, cioè la compravendita di panni direttamente importati e non via Palermo, sono relativamente pochi (205). La ricca documentazione è univoca: i panni arrivano a Palermo con navi catalane, veneziane (206) ed altre e sono spediti dalla capitale di Sicilia a Trapani.

* * *

Riassumendo i dati trovati in un grande numero di registri notarili possiamo proporre una soluzione ad una delle questioni sollevate all'inizio di questo studio. Il quadro del commercio estero di Trapani nel tardo medioevo che da essi emerge è abbastanza chiaro: Trapani era in quell'epoca lo sbocco della produzione agricola e semi-agricola del suo retroterra, le navi che ancoravano nel suo porto caricavano raramente altre merci e ne scaricavano ancora meno. D'altra parte, le nostre fonti non ci permettono di fare congetture riguardo ai mutamenti della produzione agricola che trovi il suo riscontro nell'esportazione dei prodotti del suo retroterra dal porto di Trapani. Poiché Trapani non era un porto molto importante per l'esportazione del grano e anzitutto poiché non abbiamo dati cumulativi dalla fine del Quattrocento non possiamo fare confronti con epoche anteriori.

ELIYAHU ASHTOR

(199) Forziano 8743, f. 109a; Milo 8627, f. 36b sg.

(200) ASPal, notaio Ant. Aprea, 808, f. 706a.

(201) Milo 8626, f. 206b sg., 214b sg.

(202) Milo 86228, f. 99b.

(203) Milo 8626, f. 236b sg.

(204) Zuccala 8528, f. 105a.

(205) Milo 8627, f. 23a sg., 320a, 347b 8629 sub 30 ott., 8 dic. 1448; Forziano 8743, f. 58a sg.

(206) Scanatello 8538 sub 22 genn. 1420.