

### Corsari in Sicilia nel XVII sec.: nazionalità, consistenza, fonti

114 siciliani (vedi tabella seguente);

30 Spagnoli (ASP - RSD, voll. 7 passim, 19 f. 27, 20 f. 19, 21 ff. 18-19-44-67 v°, 26 f. 20 e passim, 27 ff. 120-125, ASP - RSG - vol. 2 passim, AST - ND G. Carrara, vol. 11606 passim, 1664 e 1696, AST - Secrezia, voll. 40 e 202 passim, ASP - RSI, voll. 1652 -1659-1664-1669-1669-1696, F. Benigno, cit., p. 24);

10 Maltesi (ASP - RSD, voll. 19 f. 25, 20 f. 20 v°, 26 passim, e ASP- RSI, voll. 1643, 1668, 1666, 1668 e 1695);

4 Genovesi (ASP- RSD, voll. 7 passim, 10 f. 204, 20 f. 17 e RSI, vol. 1660);

4 Francesi (ASP - RSD, voll. 10 f. 204, 28 f. 5);

2 Toscani (ASP - RSI, voll. 1643 e 1667);

2 Savoiaridi (ASP - RSI, voll. 1642 e 1660);

1 Greco di Cefalonia (ASP - RSD, vol. 19 f. 32);

1 Sardo (ASP - RSI, vol. 1660):

Totale 168

Ad essi si aggiungono, parallelamente all'incalzare degli eventi, quei vascelli di provenienza nordica, la cui presenza nei porti siciliani era motivata tanto dalla necessità di ripianare le scorte d'acqua e viveri quanto dalla più prosaica volontà di cercarvi acquirenti interessati alle prede appena catturate, come accadde a Trapani, il 27 ottobre 1677, quando Thomas Claer "alias Pessilunghese", un'islandese al comando delle cinque navi corsare del principe d'Olanda, vendette a Giovanni di Federigo la "Rosa", una caravella dalla stazza di 900 salme, ossia 250 tonnellate circa, tolta alcuni giorni addietro agli algerini<sup>58</sup>.

Per quanto riguarda le presenze siciliane, nello specifico risultano essere così suddivise:

### **Presenze corsare siciliane nel XVII sec.: consistenza, provenienza, fonti**

38 regnicoli non identificabili (ASP - RSD, voll. 10 f. 204, 19 ff. 35 -36, 21 f. 97, 22 ff. 12-21v°, 26 passim, 27 ff. 21v°- 40- 95- 125- 126- 141; ASP - RSI, voll. 1641 , 1660 e 1707);

35 presenze trapanesi (ASP - RSD, voll. 21 ff. 78 v°- 82 v°, 27 f. 126 v°; ASP - RSI, voll. 1655 e 1666; AST - ND - G. Carrara, vol. 11604, filza II, ff. 125, 246-258 e 301, filza III, ff. 106-

111; AST - Secrezia, vol. 40, f. 479 e vol. 202 passim; F. Benigno, cit., pp. 24 e 114 nota 38);  
31 liparesi (ASP - RSD, voll. 20 f. 46 v°, 21 ff. 43 v°- 47-64, 27 f. 124; ASP - Secrezia, vol. 1824 passim; ASP - RSG, vol. 2 passim; ASP - RSI, voll. 1652-1655-1656-1659-1666; AST - ND - G. Carrara, vol. 11604, filza II, ff. 246 - 248 e 301);

5 palermitani (ASP - RSD, voll. 21 ff. 21v° e 78; ASP - RSG, vol. 2 passim; ASP- Secrezia, vol. 1824 passim, ASP -RSI, vol. 1654);

3 messinesi (ASP - RSI, voll. 1652 e 1707);

1 catanese (F. Benigno, cit., p. 114 nota 38).

Una così ricca messe di dati, confrontati con quelli che indicano in 20-30 i legni corsari armati da privati a Malta sino al 1675, ci fa comprendere quanto non fosse disprezzabile il movimento marinaro siciliano e ci permette di stilare anche una lista del tipo di naviglio impiegato dai corsari<sup>59</sup>:

#### **Navi in uso presso i corsari siciliani del '600:**

Brigantino, 54 presenze con equipaggi oscillanti tra gli undici e i quaranta uomini;

Feluca, 26 presenze con equipaggi tra le trentotto-sessantotto unità;

Tartana, 21 presenze ed equipaggi di trenta-centodieci unità;<sup>60\*</sup>

Galeotta, 17 presenze ed equipaggi di ventotto-centoventi unità;

Vascello, 8 presenze ed un minimo di quaranta unità;

Nave, 6 presenze e cento uomini;

Spironara, 5 presenze;

Liudello, 4 presenze e quindici-venti uomini;

Mezza Galeotta, 3 presenze con equipaggi attorno ai trentasei uomini;

Petacchio\*, 2 presenze, una delle quali con cento uomini d'equipaggio;

Polacca, Urca\*\* e Tartana-Galeotta, quest'ultima con sessanta uomini, una presenza ciascuno.

Totale 149 navi

\* Nel XVI secolo il petacchio era un vascello di non grandi dimensioni, armato in guerra, che portava sino a venti cannoni e svolgeva funzioni di guardia e scoperta. Nel 1600 le sue dimensioni vennero accresciute tanto da divenire simile al bertone.

\*\* L'orca era un bastimento da carico di origine olandese, dalla portata di 60-200 tonnellate, il fondo piatto e provvisto di tre alberi e poppa tonda. Vista la sua lentezza e poco maneggevolezza, il suo nome servì, in genere, per indicare anche i bastimenti mal costruiti e di poco utile impiego.

Appare utile soffermarci sulle caratteristiche delle navi utilizzate nelle missioni corsare. Premesso che i tipi d'imbarcazione, sia a remo che a vela, furono molto numerosi nel corso del tempo, e che non sempre caratteristiche e peculiarità rimasero inalterate tanto che, talora, ad uno stesso nome non sono riconducibili natanti aventi le stesse peculiarità, cominciamo col dire che la nave o vascello era una imbarcazione dagli alti bordi e vele quadrate, priva di remi ed adibita al trasporto delle merci e passeggeri, spesso armata per difesa, talvolta veniva utilizzata per sporadiche sortite corsare. Furono comunque i legni dalla forma più slanciata, e dunque rapidi, come la galera, nave a remi tipicamente adottata dalle marinerie statali sino a Settecento inoltrato, e ancor di più galeotte e fuste, a godere di maggior credito presso i corsari, i quali ne apprezzavano la celerità e la maneggevolezza. Provviste di 10-22 remi per lato, con un albero a calcese, cioè smontabile, queste imbarcazioni erano armate da due o tre pezzi d'artiglieria e otto tromboncini, vale a dire un piccolo lanciabombe applicato al fianco della canna del fucile e che lan-

ciava a circa 200 metri un proiettile esplodente simile alle moderne bombe a mano. La consistenza dei loro equipaggi oscillava dai 30 ai 120 uomini, tra marinai e soldati, tutti pronti, all'occorrenza, a mettersi ai remi per velocizzare le procedure d'avvicinamento ad una preda o, al contrario, a darsi alla fuga davanti a navi di maggiore stazza e potenza di fuoco. Il brigantino, invece, era una specie di galeotta di basso bordo senza coperta o ponti, con due alberi e velatura mista. Provvisto in genere di 12 banchi per fianco - esistono però casi di imbarcazioni con solo cinque banchi - poteva anche navigare a remi con un solo rematore che all'occorrenza diventava combattente. La feluca, apprezzata soprattutto dai navigatori liparesi, era una scialuppa tipica del Mediterraneo, poteva navigare a vela, con due alberi a calcese, oppure a remi, che non erano mai più di sei per fianco. A tutti questi legni si aggiunsero i già citati vascelli tondi, i quali avevano uno scafo di dimensioni maggiori e ben più alto delle precedenti. Pur se meno veloci, queste navi erano facilmente manovrabili e, soprattutto, erano meno dipendenti dalle condizioni climatiche visto che erano in grado di affrontare tempeste che avrebbero condannato inesorabilmente al naufragio natanti come le galere, galeotte e compagnia bella<sup>61</sup>.

S'inaugurò così la stagione dei galeoni e galeazze ma anche di tartane, pinchi, sciabecchi, liutelli, schifazzi, tutti natanti di minore entità che, spesso utilizzati anche in attività complementari quali la mercatura e la pesca (il liudello, per esempio, era l'imbarcazione preferita dai pescatori di corallo trapanesi), avevano in comune una folta velatura, qualche banco di remo, un basso pescaggio. Quest'ultimo accorgimento consentiva loro, parimenti a quanto accadeva per le navi sottili, di navigare in acque dai bassi fondali e avvicinarsi maggiormente alla riva per realizzarvi delle razzie di viveri, beni e uomini. Di tutto rispetto era la loro dotazione bellica; e ciò valeva anche per quelle di loro che erano impegnate in più miti occupazioni ma che la necessità di fronteggiare gli abordaggi barbareschi consigliava un minimo di cautela e di fornitura difensiva. In merito, un esempio ci viene fornito dal fatto che, il 6 luglio 1740, Mario Virzi, regio guardiano del porto di Trapani, autorizzava il concittadino Francesco Bertino ad immettere in città due cannoni, otto petriere (mortai che lanciavano proiettili di pietra) con 16 "mascoli" (proiettili), quattro "scopette" (fucili) che, assieme, ad ancore, antenne, alberi, corde, gomene e sartiame provenivano dal naufragio accorso presso le coste agrigentine di Montechiaro alla tartana da trasporto del geno-

vese Giovan Battista Stagno<sup>62</sup>.

Sempre nel XVII secolo, preso atto del perdurante, pericoloso momento d'ambasce che attraversava la marina militare spagnola, le autorità viceregie preferirono porsi sulla difensiva e associare le loro ridotte squadre militari alle flottiglie battenti i vessilli del toscano Sacro Ordine Marittimo Militare dei Cavalieri di Santo Stefano, le cui squadre tra il 1654 e il 1664 fecero scalo per una decina di volte a Palermo, dirette nel Levante o sulla via di ritorno per Livorno,<sup>63</sup> o del celeberrimo Sovrano Ordine Militare dei Cavalieri di Malta, istituzioni che nella lotta agli infedeli turchi e barbareschi, persino agli scismatici greci, principale motivo della loro stessa esistenza, cooperavano ben volentieri con le flotte dei vari stati affacciati sul Mediterraneo. Il vicereame di Sicilia quasi sempre preferì avvalersi dell'ausilio delle forze maltesi. Spesso le due flottiglie, in vista di operazioni di una certa consistenza e pericolosità, si unirono, come quando, nell'estate del 1762, due galeotte siciliane furono affiancate da altrettanti legni dell'ordine di S. Giovanni nel pattugliamento del litorale del Val di Noto, in prossimità del quale erano state avvistate alcune imbarcazioni barbaresche<sup>64</sup>.

In più, il piccolo arcipelago maltese, la cui stessa esistenza dipendeva dalla guerra del mare, divenne ben presto punto di riferimento per tutti coloro che cercavano all'estero condizioni più favorevoli all'esercizio della corsa<sup>65</sup>.

Tra quanti risposero al richiamo maltese, attirati dal florido mercato locale delle prede, il maggior emporio del genere in Europa, eccezion fatta per quello di Livorno, molti erano siciliani, uno dei quali, Giovanni Bellardello, nostra vecchia conoscenza, nel 1765 ottenne una patente di corsa dalla religione gerosolimitana salvo, però, trovarlo cinque anni dopo intestatario di una patente di corsa rilasciata, stavolta, dal viceré di Sicilia<sup>66</sup>.

Ciò prova che i siciliani erano ormai diventati dei professionisti della guerra di corsa, per esercitare la quale non esitavano a vagliare le migliori offerte fornite dal variegato panorama politico del tempo, dimostrandosi pronti ad entrare al servizio di chiunque garantisse loro una favorevole opportunità d'arricchimento.

Nonostante il secolo XVII avesse registrato, nel complesso, un sensibile calo della perniciosità delle azioni barbaresche, ridimensionamento causato anche da una scarsa recettività del mercato delle prede, l'allarme pirati nel Settecento non accennò ad attenuarsi tanto da costrin-

gere il governo sabaudo prima, quindi quello borbonico di Carlo VII, ad affrontare il problema con rinnovata risolutezza. Non appena ascese al trono di Napoli, il giovane sovrano borbonico si occupò di migliorare l'efficienza del sistema difensivo costiero mandando in giro per l'isola numerosi ingegneri militari e ingiungendo ad ogni città siciliana, marina-  
ra o meno che fosse, di darsi da fare per tenere le torri del litorale in un buono stato di conservazione e, soprattutto, in piena efficienza, visto che i nemici musulmani, approfittando del loro deprecabile abbandono o mal funzionamento, avevano l'ardire di "apresar los bastimentos hasta los cercainas de las torres", attaccare cioè le navi da carico fin sotto le torri costiere<sup>67</sup>.

Ordinò pure, tramite la promulgazione di "Lettere circolari esortanti le università del regno a custodir le coste", che ogni comunità provvedesse a far sorvegliare un tratto di costa pari ad un minimo di un miglio e mezzo per ciascuna, istituendo un servizio di guardie, a piedi e a cavallo, che collaborassero strettamente con le squadre militari e, una volta scorte in mare presenze sospette, propagasse per le campagne l'allarme permettendo alle popolazioni di porsi al riparo dal pericolo di cader vittime di eventuali razzie<sup>68</sup>.

Ad onor del vero, le suddette prescrizioni ebbero scarsa applicazione. Difatti, l'otto giugno del 1739 il natante di Vito Venetiano si imbatté presso capo Rama, promontorio sito nel golfo di Castellammare, in un liutello barbaresco che gli diede subito la caccia costringendo l'equipaggio cristiano, dopo un breve combattimento, a darsi alla fuga lasciando il bastimento in mano agli aggressori. Il tutto senza che dalla vicina torre venisse fatto alcunché in soccorso degli sfortunati marinai.

E come sarebbe potuto andare diversamente, visto che il fortilizio era al momento colpevolmente sguarnito del suo personale ed il torraro era occupato a "raccollier patelle" sulla spiaggia<sup>69</sup>!

Carlo, allo stesso tempo, esortava i capitani di mare ad armare qualsiasi tipo di imbarcazione, promettendogli vecchie e nuove agevolazioni, "para salir en corso contra corsarios moros, y turcos" così da preservare l'isola da pericoli d'invasione e restituir sicurezza e vigore ad un settore commerciale che, per varie ragioni, era in piena crisi<sup>70</sup>.

Ancora una volta la marineria siciliana non si fece pregare, riannodando i legami con l'antica tradizione che, da sempre, la vedeva contrapporsi ai rivali barbareschi, mentre erano ormai superate le divergenze con gli Ottomani, con i quali la corte napoletana, sin dal 1741, aveva

inaugurata una nuova stagione di pace volta ad assicurarsi ampie fette di mercato presso le piazze del settore orientale del bacino mediterraneo<sup>71</sup>.

Come al solito, tra i più pronti furono i capitani di mare trapanesi, i quali sovvenzionati dalla borghesia imprenditoriale cittadina rappresentata da armatori come Sebastiano Tomaso, Andrea Cosentino, i molti Buscaino, mercanti come Giuseppe Lomea, grossista del corallo, Francesco Bonanno, Alberto Baldassare e il marsalese Leonardo Barraco, specializzato nella compravendita di panni e tessuti, finanziatori come Domenico Romeo e Giacomo Guarnotta interessati al mercato degli schiavi, che seppure di limitato respiro, consentiva ancora proficui investimenti, serrarono le file nel tentativo di trovare nei proventi della rapina in mare un campo d'azione in grado di risollevarne una situazione economica altrimenti stagnante<sup>72</sup>.

Comunque sia, non rimasero soli. Accanto ai soliti liparesi, le cui partecipazioni, in verità, erano in ribasso, e a sparute presenze augustanesi e messinesi, si fecero avanti gli abitanti dell'isola di Pantelleria, divenuti veri e propri protagonisti, soprattutto nell'ultimo trentennio del secolo, della guerriglia marinara di matrice siciliana. I panteschi, constatata la scarsa fertilità delle terre della loro isola, spinti e affiancati dall'interessamento di antiche, nobili e facoltose famiglie locali come Requesens, Maccotta e Garzia, avvalendosi della perizia nautica accumulata da valorosi ed esperti marinai come i Pavia, Raffaele, Brignone, Rodo e d'Ancona - uno dei quali, Bartolomeo, al comando delle galeotte del capitano di Malta, Antonio Dezuganes, nel lontano 1444 aveva predata due navi saracene, mentre un suo discendente, Giovan Battista, tre secoli dopo armerà a sue spese una galeotta affidata al comando del concittadino Giuseppe Pavia<sup>73</sup> - rivolsero lo sguardo al canale di Sicilia e alla vicina costa nordafricana identificandovi un ferace territorio di caccia dal quale trarre fonte di sostentamento e alternative valide che consentissero di sfuggire ad una vita altrimenti avara di soddisfazioni. Gran peso, nel loro sempre più massiccio coinvolgimento nella guerriglia corsara, ebbero i secolari legami d'amicizia e complicità vantanti con la vicina Malta, la cui marinerie e ambienti finanziari concorsero più volte all'allestimento di spedizioni corsare, come accadde tra maggio e agosto del 1774, periodo in cui Francesco Maccotta, Giuseppe Bonetto e il sacerdote Francesco Pinna finanziarono le attività corsare dei maltesi Giuseppe Estado, Salvador Fabbro, Simone Gavazzo, Carmine Schembri, Paolo Cillul, Pietro Gallalici e Guglielmo Lorenzi<sup>74</sup>.

Le autorità borboniche, tra il 1739 e il 1782, rilasciarono una quarantina di patenti, la cui durata andava da sei mesi, sino al 1769, ad un anno in quelle prodotte a partire dal 1770, numero che a prima vista conferma la contrazione del fenomeno corsa ma che, allo stesso tempo, messo in relazione con quanto accadeva a Malta, unica piazza di cui esistono statistiche affidabili sul movimento e la consistenza corsara tra il XVII e XVIII secolo, dove, dal 1740 in poi, se ne concessero non più di una decina, sottolineava la persistenza, almeno in certe ristrette realtà marinare, di una pur minima vitalità<sup>75</sup>.

Per quanto riguarda destinatari, consistenza e composizione delle flotte varate in quegli anni, ci affidiamo, in attesa di farne oggetto di un più approfondito e specifico studio, a rapide e snelle tabelle in grado di fornire un quadro sintetico di quanto verificatesi in quei frangenti:

**(Patenti e destinatari:)**

Pantelleria 18 presenze, Trapani 17, Lipari 9, Augusta - Messina 2, Napoli - Genova 1; totale 47

**(Navi ed uomini:)**

35 Galeotte con equipaggi tra i venti e i cinquanta uomini; 8 Feluche con venticinque-trentasei uomini, 3 Liutelli con venti-settanta uomini; una ciascuna tra Scampavia, Filucone, Paranza e Tartana. Totale 50 navi<sup>76</sup>.

Solo 50 navi, la cui presenza, peraltro diluita in un arco di tempo di ben 43 anni, appare sintomatico della difficoltà incontrate dai privati nel sostenere, specie in chiusura di secolo, la vecchia tradizione corsara. Lo scarso interesse ad investire in quel settore balza ancor più agli occhi se si considera che nel maggio del 1788 i servizi *d'intelligence* del ministero della marina segnalavano, allarmate, che tunisini ed algerini avevano messo in mare, in un sol colpo, 43 legni<sup>77</sup>.

*L'impassé* può spiegarsi con una compartecipazione di cause tra le quali spiccava il fatto che dagli anni sessanta del XVIII secolo le continue guerre tra Francia e Inghilterra - durante una di essa, la cosiddetta guerra dei sette anni, le coste ioniche della Sicilia pullulavano di corsari d'ogni nazionalità, tra i quali si distinse una battente bandiera prussiana, nazione al momento alleata degli inglesi<sup>78</sup> - avevano suggerito alle compagnie mercantili europee di riunire i loro vascelli in convogli scortati da navi da guerra, vibrando così un colpo durissimo alla pirateria barbaresca, già in crisi a causa di continue lotte intestine e insidiate dai primi



tentativi franco-britannici di dar vita a stabili penetrazioni coloniali in terra africana. Conseguentemente, la corsa perse consistenza anche perché le diverse formazioni statali europee, sempre meno disposte a tollerare figure romantiche ma poco affidabili come i corsari, si sforzarono di costituire flottiglie militari sempre più organizzate ed in grado di assicurare da sole maggior sicurezza alle rotte commerciali del Mediterraneo, contribuendo a ridurre ulteriormente il già contratto indotto affaristico ruotante attorno al mercato delle prede e dei riscatti.

Comunque, per i vecchi lupi di mare, constatato che l'era della corsa privata volgeva ormai al termine, si apriva una stagione d'impegno "professionale". Difatti, molti di essi cercarono di rimanere nel campo delle razzie marinare, dandosi alla carriera militare, attratti dallo stipendio che la divisa e il grado di capitano assicuravano, cullando, in cuor loro, la speranza di poter un giorno comandare i vascelli corsari che la marina militare periodicamente approntava, identificando in quella possibilità un'altra occasione fornita dal mare nel tentativo di poter tornare a operare un avanzamento sociale e prosaici arricchimenti. Emblematico, a riguardo, è l'esempio fornito dai trapanesi Francesco Tedesco, già impiegato, come sostituto di Giuseppe Valentino, nel "corso" del 1778, e Marco Romano, che inoltrarono, nel 1793, richiesta affinché il re gli concedesse, per le azioni condotte in precedenza contro i musulmani, la "grazia e montura di capitano di mare"<sup>79</sup>.

## NOTE

<sup>1</sup>F. BRAUDEL, *Civiltà ed imperi nell'età di Filippo II*, Torino 1976, pp. 920-922.

<sup>2</sup>A. GUGLIELMOTTI, *La guerra dei pirati e la marina pontificia dal 1500 al 1560*, vol. I, Firenze 1876, p. 49.

<sup>3</sup>Goethe, attraverso le parole di *Faust*, pare esser stato della medesima opinione affermando che "guerra, commercio e pirateria sono una triade, non si possono separare".

<sup>4</sup>Archivio di Stato di Palermo (d'ora in poi ASP) - Tribunale del Real Patrimonio - *Lettere viceregie e dispacci patrimoniali* (in seguito TRP - LVR), vol. 36, f. 31. Esistono, disseminati nel tempo, molte analoghe testimonianze; una di queste riguarda un altro genovese, tal Caviglia, corsaro al servizio della corte napoletana che, nel maggio 1808, penetrato con l'inganno nel porto di Tunisi - fece esporre le insegne della marina britannica, potenza alleata e protettrice delle reggenze nordafricane - ne approfittò per avvicinare e catturare marinai tunisini impegnati nella pesca. ASP - Miscellanea Archivistica II - Serie 463, vol. II, f. 35.

<sup>5</sup>G. PORCARO, *La marina mercantile napoletana dal XVI al XIX secolo*, Napoli 1954, p. 79; M. TANGHERONI, *Commercio e navigazione nel medioevo*, Roma - Bari 1996, pp. 221-222; G. BONOMO, *Schiavi siciliani e pirati barbareschi*, Palermo 1996, pp. 20-23.

<sup>6</sup>ASP - Miscellanea Archivistica - Serie II, vol. 463, fascicolo 3, f. 62.

<sup>7</sup>ASP - TRP - LVR, vol. 35, f. 10. Il dì di Natale, che tra i suoi finanziatori vantava la presenza dei trapanesi Tommaso Migliacco, Giovanni del fu Chicco de Spinnato e Filippo lu Cunti, dopo qualche tempo ottenne, dietro il pagamento di una forte multa, il perdono regio.

<sup>8</sup>Ivi, vol. 24, f. 24. Il 30 aprile 1447, il viceré Durrea incaricò il cavaliere Blasj de Gonea e il commissario regio Giovanni Tapies di imbarcarsi su di una caravella per dar la caccia al de Nava.

<sup>9</sup>Ivi, vol. 49, f. 182. La Sicilia era un'importante piazza nel crocevia del traffico degli schiavi, soprattutto di quelli negri provenienti dalla catena montuosa libica dei Barca. A conferma di ciò v'è la constatazione che proprio ai mercanti isolani la corte napoletana si rifaceva allorché aveva bisogno di elementi per rimpiazzare il personale addetto al guardaroba regale, come avvenne per le tre "belles testes" richieste nel dicembre 1454 al viceré Durrea (ivi, vol. 57, f. 37), o di elementi destinati in dono a fidati collaboratori o prestigiosi diplomatici (ivi, vol. 18, f. 32, vol. 28, f. 52).

<sup>10</sup>Cfr I. PERI, *La Sicilia dopo il vespro*, Roma-Bari 1990, p. 101, riporta un episodio nel quale alcuni mercanti di Savona si lamentavano vigorosamente dei danni arrecati loro dalla galera *Valguarnera* armata da Simone Valguarnera.

<sup>11</sup>C. TRASELLI, *Antonio Fardella Viceammiraglio di Trapani*, Trapani 1952, pp. 16-17 e p. 38.

<sup>12</sup>ASP - Real Cancelleria, vol. 59, f. 87-88, *memoriale facto per Juratos nobilis civitatis Messane* nel quale il Balsamo e il Granata ricevettero le seguenti disposizioni: *item supplihira ala magnificencia di lu prefatu Signurj hj comandj alu viceadmiragla di quista chitatj hj non digiarj licencia ad persuma alcuna hj di quista chitati poza andarj ad predarj in Calabria cum brigantinj barhj oy altrj vaxellj maritimj ca non fannu serviciu alunu alu Serenissimu Signuri Re / et darrianu accaxuni alj inimihj hj armassiru fustj et vinissiru ad*

*predarj iza et farrannu mayor dannu annuj hj li nostrj purrjanu farj alloru.*

<sup>13</sup>Il 12 gennaio 1445, una commissione appositamente costituita reputò il Gariola colpevole di certi "malj damnj e dilictj diversi sussultj et novitatj" perpetrati "contra li vassalli et regi fideli cum la galea di misser Angilu Morexinu" come nel caso delle violenze operate nel 1444 presso il porto di S. Calogero, località ubicata nei pressi di Lentini, ordinandone l'immediata carcerazione e dando inizio ad una lunga caccia all'uomo terminata solo due anni dopo il rilascio della sentenza allorché il reo venne catturato nel nascondiglio sito nelle vicinanze della torre di Bonagia di Trapani, città nella quale il Gariola si era rifugiato avvalendosi di una fitta rete di complicità e connivenze. Malgrado la condanna e le gravi imputazioni, il Gariola in qualche modo uscì indenne da quell'avventura visto che nell'estate del 1457 patronizzava la galera del conte di Caltabellotta che assieme ad altre due galere regie avevano lasciato il porto di Palermo per dare la caccia alla galeazza del Miraballj carica di "lj morj e mercancia di morj". ASP - TRP - LVR, vol. 30, ff. 19-33-35 ed vol. 67, f. 29. Alle costole del Colar, nel tentativo di porre fine a "li malifichj et damnj hj continuamente fachianu", il 12 aprile 1448 fu mandato il commissario Enrico Romano e le galere del catalano Thomas Thomas. Ivi, vol. 35, f. 31v<sup>o</sup>.

<sup>14</sup>I carabi sono navi a remi più piccole delle galee ed utilizzate tanto in azioni di guerra quanto per spedizioni commerciali.

<sup>15</sup>La composizione non è altro che la permutazione della pena corporale in una di natura strettamente pecuniaria, fatta d'accordo col reo, detta anche composizione di moneta.

<sup>16</sup>Il baleniere era una nave da carico di media portata oppure un tipo d'imbarcazione a remi con prora e poppa affilate, provvista di sei o più banchi, la cui rapidità e il fondo piatto ne consigliava l'utilizzo in particolari missioni, come servizi di spionaggio, servizio di posta o rapide sortite corsare.

<sup>17</sup>L'intero fondo archivistico del TRP - LVR è ricco di informazioni inedite suffraganti la volontà alfoncina di intrecciare con i vicini potentati nordafricani una nuova stagione di pace e interscambi commerciali. Tra coloro che condussero in prima persona le trattative diplomatiche citiamo personaggi come Sidi Elaygi Maymet ben Ysarb Adar e i fratelli Giuliano e Biagio Cibo per conto del re di Tunisi, Aloisi Gras, Antonio Dentice, Ferdinando de Massequos, ma soprattutto il monaco benedettino palermitano Giuliano Majali, infaticabile protagonista per quasi trent'anni di quell'inedito tentativo di dialogo tra le due sponde del Mediterraneo. Per chi voglia saperne di più citiamo gli articoli, in verità parzialmente superati alla luce dell'analisi dei nuovi documenti, di MINERI RICCI, *Alcuni fatti di Alfonso I di Aragona*, in *Archivio storico per le provincie napoletane*, Napoli 1881; F. CERONE, *Alfonso il Magnanimo ed Abu Omar Faris*, in *Archivio storico per le provincie napoletane*, 1912 e 1913; C. TRASELLI, *Sicilia Levante e Tunisia*, Palermo 1952, p. 51-56; F. GIUNTA, *Fra Giuliano Mayali*, Palermo 1947, oppure *Medioevo Mediterraneo*, Palermo 1954; A. PONTIERI, *Alfonso V il Magnanimo re di Napoli (1435-1458)*, Napoli 1975, pp. 257-261.

<sup>18</sup>S. L. AGNELLO, *Il liber privilegiorum et diplomatum nobilis et fidelissimae Syracusarum urbis*, in *Archivio storico siracusano*, 1959-1960, pp. 42 e 78.

Siracusa, come l'intero litorale orientale della Sicilia, ricco di porti di una certa importanza come Augusta, Bruca, Pozzallo e Vindicari, era il naturale punto d'incontro e snodo di traffici diretti verso i Balcani, l'Asia Minore, la Tripolitania e i monti Barca. Di

conseguenza, non ci si deve meravigliare se per secoli fu centro di raccolta e smistamento, e non per la sola isola, del mercato degli schiavi e che molti, tra coloro che si davano alla corsa, finissero per eleggere la città di Archimede come base di partenza per fruttuose spedizioni. A rimarcare la vocazione corsara dei siracusani, constatiamo che tante tra le locali diverse casate di nobile ascendenza, ci riferiamo ai de Nava, Belvis, Diaz, Lull, Bellomo e Paternò, furono protagoniste, negli anni, di varie incursioni marine, mostrando particolare inclinazione per quelle condotte nell'Egeo turco.

<sup>20</sup>P. M. A. RUSSO, *Le incursioni corsare dal XV al XVI secolo*, Trapani 1988, p. 27.

<sup>21</sup>F. TESTA, *Capitula regni Sicilia*, Palermo 1865, p. 231. Il biscotto, o galletta, era il principale nutrimento dei marinari. Si trattava di pane che, dopo esser stato cotto una prima volta, veniva rimesso in forno per togliergli tutta l'umidità in modo tale da aumentarne il periodo di conservazione e renderlo più resistente alle muffe.

<sup>22</sup>Ivi, cap. 396. Nel 1399 numerose galere tunisine assalirono e distrussero Terranova, l'odierna Gela, deportandone gran parte della popolazione (ASP - Real Cancelleria, vol. 29, ff. 144-145); il 5 settembre 1429, il viceré inviò "gentibus armigeris ad maritimas et loca vallis mazara" per approntarne la "custodia tucionie et defensione propterea novum armarum saracenorum" (ASP - Cr - Computa, vol. 843, f.102); Licata, "opposita inimicis barbaris infedelium", godeva della concessione annuale di 500 salme di grano dalla cui vendita si dovevano costituire i fondi per la riparazione e il rafforzamento della sua cinta muraria (ASP - TRP - Numerazione provvisoria (da ora NP), vol. 560, f. 102). Nell'arcipelago maltese, intanto, la situazione non era migliore; più volte invasa e devastata da forze musulmane, vi si viveva con terrore tanto che Manfrido de Caxaro, Credenziere della città e isola di Malta, nello scrivere, nel dicembre del 1440, alle autorità palermitane denunciava, oltre al gran "dispendio corporeo" cui era sottoposto, il fatto di essere costretto ad operare in una realtà abbandonata a se stessa e in costante pericolo di essere assalita dai saraceni e dagli altri nemici della corona d'Aragona (ASP - TRP - LVR, vol. 18, f. 21).

<sup>23</sup>Mentre il Diaz ottiene (26 aprile 1441) la provvigione di 100 cantari di biscotto per armare il suo "balunerj" con il quale si reca spesso nelle parti di Livanti, vale a dire l'Egeo, a combattere i turchi, da dove nel giugno del '42 fa ritorno a Siracusa con un carico di tre cavalli (ASP - TRP - LVR, vol. 15, f. 137 v° e vol. 16, ff. 78-79), Francesco Belvis prima e Gonsalvo de Nava, castellani di Pantelleria nella prima metà del '400, "sustentabat quandam galeam armatam contra insidias et insultus barbarorem ut in aliis provisionis regis" (ASP - CR - Computa, vol. 851, ff. 639-641, e ASP - TRP - LVR, vol. 21). Anch'essi rivolsero lo sguardo verso oriente, eleggendo l'isola a base di partenza di spedizioni come quelle operate dal Nava nel '56 (ASP - TRP - NP, vol. 90, f. 55 v°) e nel '67 (ASP - CR - Computa, vol. 854, ff. 23 v°-25) condotte, in entrambi i casi, "in serviciu di la divina et humana Maiestati contra li turchj".

<sup>24</sup>A. ITALIA, *Sicilia feudale*, Genova 1940, p. 363; E. ASHTOR, *Trapani e il commercio internazionale nel basso Medioevo*, in *La Fardelliana*, Trapani 1983, p. 8, afferma che i contratti stipulati venivano detti anche "pro duobus partibus o iuxta modum partium".

<sup>25</sup>Archivio di Stato di Trapani (d'ora innanzi AST) - Notai Defunti (poi ND) - GIOVANNI FORMICA, vol. 8599, f. 38. Il diritto del pilota di ricevere la decima parte del bottino rimase in vigore anche nei secoli seguenti; ad esso si fa riferimento nell'atto del 18 gennaio 1679 allorché il trapanese Francesco d'Amato ingaggiò il concittadino d'origine maior-

china Giuseppe Gambona alias carabassa. AST - ND - Giuseppe Carrara, vol. 11604, f. 107 (l'atto è citato da F. BENIGNO, *Il porto di Trapani nel Settecento*, Modica 1982, p. 114, nota 30, ma con l'errata datazione del 1678). Giusto un secolo dopo, la percentuale della preda o gioja spettante al pilota come al capitano di preda ascese all'11 % come stipulato nell'atto che, il 21 aprile 1777, il notaio Vincenzo Morales redasse in favore del capitano Giuseppe Pavia e i suoi compagni, tutti nativi di Pantelleria, in procinto di prendere il mare "in corso".

<sup>25</sup>AST - ND - VINCENZO MORALES, vol. 5768, ff. 167-168.

<sup>26</sup>ASP - TRP - LVR, vol. 52, ff. 32 e 42; vol. 57, f. 9 v<sup>o</sup>. Per saperne di più sui piloti, il loro mestiere e le loro competenze, S. PEDONE, *Il Portulano di Sicilia di Filippo Geraci* (sec. XVII), Palermo 1987.

<sup>27</sup>Della confisca si occuparono le galere di Bernardo Requesens, di passaggio da Palermo, nel cui porto si trovava il natante corsaro del Buize, la cui indigenza era tale da muovere a pietà le stesse autorità, visto che gli lasciarono il "palamento" perché lo vendesse e ne ricavasse di che sostentarsi. ASP - TRP - LVR, vol. 28, f. 28.

<sup>28</sup>ASP - ND - GUGLIELMO MAZZAPIEDI, vol. 840, f. 310; AST - ND - V. MORALES, vol. 5761, ff. 276-280.

<sup>29</sup>AST - ND - V. MORALES, vol. 5763, f. 226; vol. 5765 ff. 49 - 336; in entrambi i casi si trattava di corsari nativi di Pantelleria ma residenti a Malta: Giovanni Bellardello (1771 e 1774) e Rosario Francesco Garzia (1773).

<sup>30</sup>Ivi, vol. 5761, f. 280 e passim. Nel settembre del 1771, il capitano Bellardello restituì ai suoi associati, maltesi e panteschi, un'utile pari al 26.3 % del capitale approntato. Parimenti, C. TRASELLI, *Sicilia Levante e Tunisia*, cit., p. 38, riporta il caso del solito Andrea Riccio il quale nell'aprile del 1436 ricevette, a fronte di un investimento di 25 onze, un guadagno pari a 8 onze.

<sup>31</sup>S. BONO, *Corsari nel Mediterraneo*, Milano 1993, p. 59; A. BICCHIERAI, *Dove vanno i marinai*, in *Medioevo*, Milano febbraio 1998, p. 82.

<sup>32</sup>AST - ND - G. CARRARA, vol. 11604, filza III, ff. 110 e 149. I marinai in questione erano trapanesi, panteschi e messinesi e rispondevano ai nomi di Antonio Santomauro, Antonio Manueli, Andrea Gerardi, Pietro Roberto, Filippo Butera, Alberto e Benedetto Maiore, Domenico Loher, Giulio Scotto, Giuseppe Castagna, Onofrio Russo, Jacobo de Patti, Antonio Casella.

<sup>33</sup>Ivi, ff. 106-107-108. I particolare, la Terilli fornì al d'Amato 18 fucili, una petrerà di ferro provvista di due proiettili metallici, due spingarti, altrettanti partisciani e sei spintoni, armi il cui valore ascendeva a circa 35 onze.

<sup>34</sup>Ivi, f. 107 v<sup>o</sup>.

<sup>35</sup>Lo stesso notaio ci fornisce altri esempi di contratti a "terza buscaina" nei voll. 5761, ff. 576-280, e 5768, ff. 105-108.

<sup>36</sup>AST - ND - V. MORALES, vol. 5761, passim, atto del settembre 1771, data in cui il corsaro pantesco Giovanni Bellardello, alias Mosca, diede conto ai suoi finanziatori, tanto maltesi quanto panteschi, delle operazioni di spartizione degli utili scaturiti dalla vendita di due sandali e uno scampavia, quest'ultimo catturato in compartecipazione con il corsaro conterraneo Giovanni Brignone.

<sup>37</sup>Ivi, vol. 5761, passim.

<sup>38</sup>Il Campaniolo, che nel giugno del 1678 salpò dal porto di Trapani, assieme ad altri due corsari trapanesi, un napoletano e un liparese, tutti componenti di una "societas" sovvenzionata da eminenti personaggi locali invischiati nella tratta degli schiavi come i nobili Giovanni Castelli e Marco Sieri, il sergente maggiore Giovanni Fisicano y Ravanel, l'armatore Nicolò Buscaino, il notaio Giuseppe de Platìo (AST - ND - G. Carrara, vol. 11604, filza II, ff. 246-248-252-253-245-255-258-301). Per il Bellardello, AST - ND - V. Morales, vol. 5761, passim, sappiamo che il Chiappe e lo Schembri ricevettero 217 scudi maltesi per far fronte alle spese affrontate nei tre mesi trascorsi nella città partenopea con lo scopo di occuparsi di una non meglio specificata "ricognizione".

<sup>39</sup>AST - ND - FRANCESCO FRANCO, vol. 5719, f. 194.

<sup>40</sup>AST - ND - V. MORALES, vol. 5761 passim; vol. 5765, f. 404. Tutti i panteschi riservarono particolare riguardo verso quelle due chiese; infatti, il capitano Giuseppe Pavia impose il nome di Vergine SS. della Marghina alla galeotta con la quale andò in mare nel 1776 e 1777. In più, va ricordato che il bastimento venne approntato da Giovan Battista d'Ancona, rettore della succitata congregazione dei marinai. Ivi, vol. 5768, f. 167.

<sup>41</sup>ASP - TRP - LVR, vol. 24, ff. 56, 64 - 65. Sui rinnegati: A. RIGGIO, *Schiavi dell'isola di Ustica in Tunisia barbaresca*, in *Archivio storico della Sicilia Orientale*, 1953, p. 47; A. TENENTI, *Schiavi e corsari*, in *Miscellanea in onore di R. Cessi*, vol. II, Roma 1958, p. 184; S. BONO, *Siciliani nel Maghreb*, Trapani 1989, p. 44; G. BONAFFINI, *Sicilia e maghreb tra '700 e '800*, Roma - Caltanissetta 1991, p. 87.

<sup>42</sup>L. RICCOBENE, *Sicilia ed Europa*, Palermo 1976, p. 15; R. PANETTA, *Il tramonto della Mezzaluna*, Milano 1984, p. 172.

<sup>43</sup>G. MARRONE, *La schiavitù nella società siciliana nell'età moderna*, Roma - Caltanissetta, 1972, cap. III. Inoltre, afferma che la corsa conobbe una flessione anche perché immetteva sul mercato degli schiavi elementi maggiormente di sesso maschile, i quali finivano per essere inesorabilmente fagocitati dalla marina militare. Della cattiva congiuntura economica e sui principi di carestia registratesi sull'isola agli inizi del XVI secolo si sofferma C. TRASELLI, *Da Ferdinando il cattolico a Carlo V, l'esperienza siciliana (1475-1525)*, Cosenza 1982.

<sup>44</sup>ASP - TRP - Consulte, I serie, vol. 3, ff. 146-147. I privilegi risultano ancora in vigore attorno alla metà del XVII secolo, mentre se ne perde completamente traccia nel Settecento. L'arcipelago delle Eolie era una tappa importante nelle rotte marittime del Mediterraneo. Naturale, quindi, la perenne presenza nelle sue acque di navi pirata battenti qualsiasi bandiera, sempre pronte ad inseguire e catturare chiunque capitasse loro a tiro e, al contempo, abili nel sfruttare i nascondigli che insenature e baie nascoste, in un ambiente costiero frastagliato come quello eoliano, forniva loro. Proprio nella quotidiana lotta contro questi nemici, spinti dalla povertà di quei luoghi, gli abitanti di quelle isole d'origine vulcanica divennero a loro volta abili navigatori e spietati corsari. Sulla fama goduta dai pirati liparesi: G. BONOMO, *Un pirata eoliano nel Decameron*, in *Nuove Effemeridi n° 30*, Palermo, novembre 1995, p. 163, ora in *Schiavi siciliani e pirati barbareschi*, cit., p. 8.

<sup>45</sup>A. ITALIA, cit., pp. 362-363. All'inizio della seconda metà del XV secolo, un Lull era al comando di una squadra navale che, impegnata in una crociera nei mari di Tunisi, Tripoli e Malta, venne richiamata in tutta fretta dalle autorità isolane per affidargli il pattugliamento e la difesa delle coste siciliane sulle quali incombeva il pericolo di incursioni

nemiche. ASP - TRP - LVR, vol. 44, ff. 28-29. Naturalmente i corsari siracusani, sempre abbastanza attivi e presenti, non persero nemmeno i vizi dei loro predecessori; continuano, durante le loro missioni in Egeo o basso Adriatico, ancora a molestare il naviglio "regnicolo" o alleato tanto che le autorità si vedono costrette a revocargli il privilegio di potersi fregiare delle armi cittadine, S. L. AGNELLO, cit., p. 78.

<sup>46</sup>S. BONO, *Corsari nel Mediterraneo*, cit., p. 62. Su Giovanni de Caro nel XV secolo: ASP - TRP - LVR, vol. 20, f. 84.

<sup>47</sup>F. BRAUDEL, cit., p. 935.

<sup>48</sup>Il Bruno, attivo tra ottobre 1572 e aprile 1573, quando fu sostituito dal livornese Alessandro Giovanni, era sovvenzionato dal castellano del Castellammare di Palermo Ermando Perio de Pinagos; Tra i finanziatori del Caxinello e de Olivo, invece, troviamo addirittura un orefice palermitano, Giovanni Andrea Russi (settembre 1773). ASP- ND - FRANCESCO AMICO GRECO, vol. 8684, ff. 79-83-546; ivi, vol. 8685, passim.

<sup>49</sup>ASP - CR - Computa, vol. 851, f. 266 e f. 310.

<sup>50</sup>ASP - TRP - Consulte, serie I, vol. 3, f. 144. I viceré, quando non partecipavano direttamente all'armamento di vascelli, si accontentavano di estorcere agli armatori privati circa un quarto dei guadagni oltre ad esigere delle regalie per le vice regine. Sull'argomento vedi: A. TENENTI, *Venezia e i corsari*, Bari 1961, p. 62; R. LA DUCA, *Il viceré pirata*, Palermo 1974.

<sup>51</sup>S. BONO, *Corsari...*, cit., p. 63.

<sup>52</sup>S. PEDONE, cit., pp. 43-44.

<sup>53</sup>A. TENENTI, *Venezia...*, cit., pp. 62-66.

<sup>54</sup>R. LA DUCA, cit., p. 7; A. TENENTI, *Venezia...*, cit., p. 68. Il bertone era una nave prevalentemente da trasporto, provvista di tre alberi a vele quadrate e un cassero di poppa, nel quale erano ubicati gli alloggi. Dislocava dalle cinquecento alle mille tonnellate di carico.

<sup>55</sup>Sulla crisi economica siciliana nel 1600: R. GIUFFIDA, *Finanza pubblica e credito*, O. CANCELILA, *Commercio estero*, entrambe in *Storia della Sicilia*, vol. VII.

<sup>56</sup>Pedro de Alcantara Téllez Giròn y Guzman, duca d'Ossuna, dopo aver combattuto nelle Fiandre al servizio di Filippo II, fu inviato in Sicilia in qualità di viceré, carica che detenne dal 1611 al 1617. In quegli'anni, come quando lasciò l'isola per Napoli, rivolse ogni suo sforzo nel tentativo di contrastare le scorrerie barbaresche e fiaccare la potenza navale veneziana. Di questi progetti e dell'armamento di numerose navi corsare inviate in Barberia e nell'Egeo rimangono numerose tracce nei voll. 1 - 2 della ASP - Real Segreteria - giuliane dei dispacci (da ora RSG) ed ASP - Real Segreteria - registro dei dispacci (RSD), voll. 1-2.

<sup>57</sup>28 giugno 1616, si promulgò un bando contenente il divieto di armare bastimenti corsari, ASP - RSG, vol. 1, passim; 12 gennaio 1617, "Bando que ninguno arme vaxel para yr a Levante sin licencia", ASP - RS - RSD, vol. 2, f. 59; 28 marzo 1620, ordine regio affinché i viceré d'Italia smettano di armare vascelli corsali, ASP - RSG, vol. 1, passim.

<sup>58</sup>AST - ND - G. CARRARA, vol. 11604, filza II, f. 23. Il prezzo della contrattazione fu di 300 pezze da otto.

<sup>59</sup>S. BONO, *Corsari nel Mediterraneo*, cit., p. 99.

<sup>60</sup>Ad esse vanno aggiunte le galeotte che nel luglio del 1690 predarono alcune tartane francesi. ASP - RSG, vol. 2, passim. Proprio in quelle acque, stando a quanto contenuto in

un documento dello stesso fondo archivistico, alcuni vascelli francesi, il 30 dicembre 1688, avevano catturato due navi di nazionalità olandese.

<sup>61</sup>Nel luglio del 1787 ben 33 di questi natanti fecero ritorno in città provenienti da La Galita, isola posta al largo delle coste settentrionali della Tunisia, ricca di banchi corallini. ASP - RS - Incartamenti (in seguito RSI), vol. 3319.

<sup>62</sup>AST - Secrezia - Responsali, vol. 424. Per quanto riguarda le informazioni tecniche sui vari tipi d'imbarcazioni: C. MANFRONI, *Storia della marina italiana dalle invasioni barbariche al trattato del Ninfèo*, Roma 1899, pp. 456-457, F. LANE, *Le navi di Venezia*, Torino 1983, p. 256, S. Pedone, cit., pp. 39-41, S. BONO, *Corsari nel Mediterraneo*, cit., pp. 87-102.

<sup>63</sup>Le galere del duca di Toscana si fermavano nella capitale dell'isola, da sempre scalo privilegiato dai fiorentini, per farvi provviste di biscotto, formaggi, tonnina, vino e acqua, viveri sui quali godevano dell'esenzione dal pagamento da ogni dazio. Curiosamente ad occuparsi delle operazioni d'imbarco dei viveri per l'intero decennio fu lo scrivano e provveditore delle provviste Tommaso Chettino. ASP - Secrezia, vol. 1824, passim.

<sup>64</sup>ASP - Soprintendenza generale di salute pubblica (da ora SGSP) - dispacci, vol. 37, ff. 326-8.

<sup>65</sup>J. GODECHOT, *Historie de Malte*, Parigi 1952, pp. 56-57, afferma che i maltesi preferiscono partecipare alle fruttuose operazioni della corsa e gli stessi Gran Maestri dell'ordine gerosolimitano stimolavano tale partecipazione all'armamento perché "perçoivent un droit de 10 % sur les prises". Inoltre, specifica che "la course premit aussi de pourvoir à bon compte au ravitaillement - toujours précaire - de ile".

<sup>66</sup>G. MARRONE, cit., pp. 150-151 e ASP - RSD, vol. 31, passim. Il Bellardello, tra l'altro, risiedeva stabilmente a Malta.

<sup>67</sup>ASP - RSI, vol. 2510, f. 128, lettere circolari del 21 aprile 1737. Per quanto riguarda il periodo sabaudò, sappiamo che il 17 aprile 1714 il viceré Maffei rilasciò licenza di corsa ai liparesi Giuseppe Casella e Giuseppe Cundo. Entrambi proprietari di una "filucca longa", si impegnavano ad uscire in mare col solo proposito di perseguire gli infedeli musulmani. V. STELLARDI, *Il regno di Vittorio Amedeo II in Sicilia dall'anno 1713 al 1719*, Torino 1862-1865, p. 250

<sup>68</sup>ASP - SGSP - dispacci originali di contumacia, vol. 300, passim. Tra gli altri interventi promossi dal sovrano partenopeo segnaliamo l'istituzione, in ogni porto dell'isola, di una servizio permanente di guardia e difesa assicurato da feluche e galeotte pronte ad intervenire in caso di "qualqueria contradicion, desorden", come si legge nella patente d'investitura rilasciata il 24 maggio del 1745 in favore di Bernardo Romano, la cui "gondola ò faluca" era di stanza a Messina. ASP - RSD, vol. 29, f. 118.

<sup>69</sup>AST - Secrezia, vol. 254, passim.

<sup>70</sup>ASP - RSI, vol. 2510, f. 128, e vol. 2520, ff. 87 e 102, ASP - TRP - LVR, vol. 2828, f. 195. Tra le nuove agevolazioni, i trapanesi godettero del privilegio di poter vendere ogni schiavo catturato alla marina militare, purché risultassero idonei a sostenere le fatiche del remo, al prezzo di 15 onze per ciascuno.

<sup>71</sup>E' del luglio del 1741 la notizia del passaggio da Messina delle navi S. Filippo La Real e S. Carlo provenienti da Istanbul con a bordo l'ambasciatore del "Gran Sultan", forte di un seguito di sessanta persone. Il re si affrettò a dar ordine alle autorità isolane di spende-



re a piene mani, pescando tra i fondi della Real Azienda, il ministero delle finanze del tempo, per rendere il più gradevole possibile il soggiorno dell'ospite. In fine Carlo inviò sul posto il ministro della Real Azienda Paolo Bertucci con il compito di soprintendere alle operazioni. ASP - TRP - LVR, vol. 2829, f. 250.

<sup>72</sup>Sul coinvolgimento della borghesia trapanese nel mercato degli schiavi attorno agli anni quaranta del Settecento: AST - Secrezia - Responsali, voll. 217 - 351 - 424; ASP - TRP - LRV, vol. 2821, f. 311; vol. 2828, ff. 76 - 80 - 85 - 93 - 193; vol. 2829, f. 195; ASP - RSI, vol. 3287, f. 14.

<sup>73</sup>ASP - TRP - LVR, vol. 31 bis, f. 8; AST - ND - V. MORALES, busta 5768, ff. 167-168, atto del 21 aprile 1777.

<sup>74</sup>AST - ND - V. MORALES, vol. 5763, ff. 405 - 498 - 499 - 505 - 541 - 547 - 583; AST - ND - G. B. Bernardo, vol. 5810, atto del 26 ottobre 1776.

<sup>75</sup>S. BONO, *Corsari nel Mediterraneo*, cit., p. 99. G. FALZONE, *La Sicilia e il Meridione nella politica di Carlo di Borbone*, in *Annali del Mezzogiorno*, Palermo 1963, a p. 43, indica nella fragilità del ceto mercantile isolano la colpa dell'inconsistenza commerciale siciliana con l'estero e di conseguenza, quindi, dimenticando l'esempio trapanese e liparese, afferma che i marinai siciliani, al contrario di quanto avveniva a Malta, brillavano per la scarsa e sporadica partecipazione in campo corsaro.

<sup>76</sup>Le fonti, in entrambi i casi, sono: ASP - RSD, voll. 30-31-32; ASP - SGSP - dispacci originali di contumacia, vol. 300 passim; ivi, dispacci, vol. 32, f. 8; ASP - RSI, vol. 2924 passim; AST - ND - V. Morales, vol. 5751, f. 42; vol. 5754, f. 107; vol. 5761, ff. 276-277; vol. 5763, ff. 226; vol. 5765, ff. 49 e 336; vol. 5768, ff. 105-106.

<sup>77</sup>ASP - Archivio dei Principi di Spadafora, vol. 902. Si trattava di galeotte, sciabecchi, barche e brigantini, navi salpate dai porti di Algeri, Tunisi, Gerba, Porto Farina e Biserta, armate fino ai denti, talvolta con 34 cannoni, e provviste di equipaggi di 100-120 unità, anche se non manca il richiamo ad una barca forte di ben 500 uomini.

<sup>78</sup>Quest'ultimo, ben lontano dalle natie sponde baltiche, nel 1764 al largo delle coste siracusane predò una polacca diretta a Livorno. ASP - SGSP - dispacci, vol. 37, f. 257.

<sup>79</sup>ASP - RSI, vol. 3286, ff. 6 e 21.