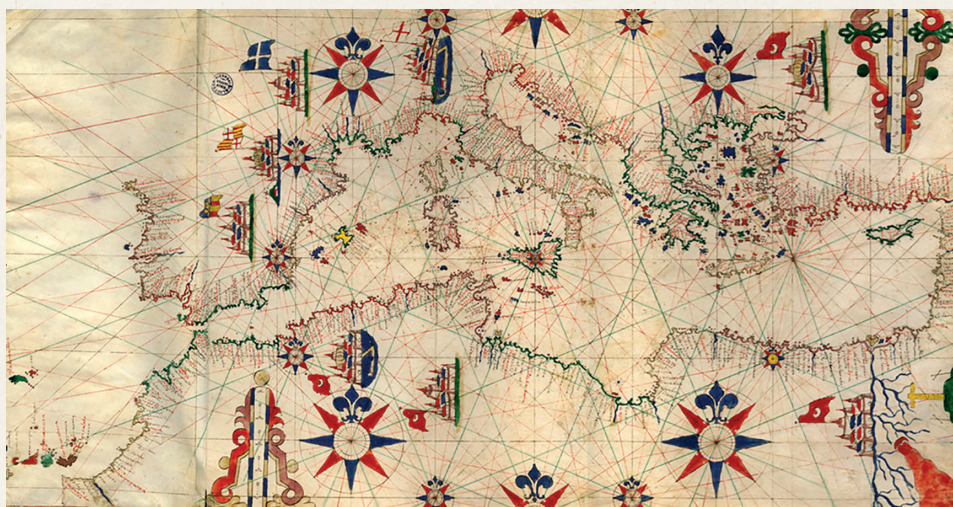


# I porti minori della Sicilia dal Medioevo all'Età contemporanea

*Storia, funzioni, prospettive*

a cura di  
Chiara Sciarroni - Francesco Paolo Tocco



“plumelia”  
edizioni



I porti minori della Sicilia  
dal Medioevo  
all'Età contemporanea  
*Storia, funzioni, prospettive*

Atti della Giornata di Studi  
(Palermo, 19 dicembre 2024)

a cura di  
Chiara Sciarroni - Francesco Paolo Tocco

“plumelia”

edizioni



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



Ministero  
dell'Università  
e della Ricerca



Italiadomani  
PIANO NAZIONALE  
DI RIPRESA E RESILIENZA

Le spese di stampa di questo volume sono state coperte grazie al contributo del Dipartimento Cospecs dell'Università di Messina su fondi del progetto *Recovering and representing the identity of minor ports in Southern Italy (peninsular and islands) between the Middle Ages and the Modern Age for the inclusion and sustainable development of coastal areas* (P. I. Francesco Paolo Tocco) finanziato dall'Unione Europea – Next Generation EU – Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) – Missione 4, Componente 2, Investimento 1.1, Fondo per il Programma Nazionale di Ricerca (PNR) e Progetti di Rilevante Interesse Nazionale (PRIN) - CUP J53D23017850001 - codice identificativo P2022ZXJ42.

Il volume è anche disponibile in open access sul sito del Comune di Cefalù, nello spazio riservato al Centro Studi Ruggero II – Città di Cefalù, le cui attività si svolgono nel contesto di un preesistente protocollo d'intesa tra il Comune di Cefalù e il Dipartimento Cospecs.



Centro Studi Ruggero II  
Città di Cefalù

I porti minori della Sicilia dal Medioevo all'Età contemporanea. Storia, funzioni, prospettive / a cura di Chiara Sciarroni - Francesco Paolo Tocco. - Palermo 2025. - 208 p.; 17x24 cm.

ISBN: 979-12-82368-08-7

© Copyright 2025 by Plumelia edizioni  
di Officine Tipografiche Aiello & Provenzano srl - Bagheria - Palermo  
[www.plumeliaedizioni.it](http://www.plumeliaedizioni.it)

Published in Italy  
Prima edizione: dicembre 2025

Sono vietate riproduzioni e duplicazione delle immagini contenute nel presente volume con qualsiasi mezzo, tecnica o procedimento.

## INDICE

CENNI INTRODUTTIVI	
Francesco Paolo Tocco .....	7
Francesco Barna	
<i>David Lercario, un Maestro portulano genovese in Sicilia al tempo dei Martini</i> .....	11
Chiara Sciarroni	
<i>Operatori commerciali genovesi nei porti minori siciliani dal registro di David Lercario (1407-1408)</i> .....	59
Maurizio Vesco	
<i>Il molo alfonsino di Palermo in un libro giornale quattrocentesco</i> .....	83
Gaetano Conte	
<i>Pirati e traffici sulle coste siciliane nel tardo XV secolo</i> .....	111
Valentina Certo	
<i>Alla ricerca di un approdo perduto: evidenze storiche e archeologiche tra Oliveri e Tindari (Patti)</i> .....	133
Francesco Paolo Campione	
<i>Bonagia/Santa Panagia: memorie di antichi approdi tra arte e paesaggio</i> .....	151
Giuseppe Scuderi	
<i>La "scoperta" della carta nautica portoghese di Ottavio D'Aragona</i> .....	171
Giovanni Messina, Enrico Nicosia	
<i>I porti turistici di Milazzo e Riposto a confronto: tra sviluppo urbano e sostenibilità ambientale</i> .....	191



*Pirati e traffici sulle coste siciliane nel tardo XV secolo*

Vista la mole di pubblicazioni e l'interesse sempre vivo sulle attività corsare e piratesche<sup>1</sup>, è opportuno partire da quanto ha scritto Rossella Cancila nel 2001: «se il pirata può essere considerato a tutti gli effetti un *bandito* che operava per proprio conto al di fuori di qualsiasi regola e di ogni norma, un nemico insomma dello stato, il corsaro invece esplicava la propria attività nel rispetto di regole specifiche e sotto il controllo del paese di cui batteva bandiera, che gli forniva una speciale autorizzazione. Nella realtà non è però sempre agevole stabilire con precisione i confini fra due pratiche»<sup>2</sup>.

Per quanto gli studiosi impongano, quindi, quella differenza fra corsaro e pirata, per cui il primo poteva compiere scorribande con un'autorizzazione regia, mentre il secondo agiva di sua iniziativa<sup>3</sup>, in questo piccolo contributo si parte dalla considerazione che il principio potrebbe essere valido per l'epoca moderna, ma meno applicabile al XV secolo.

---

<sup>1</sup> Solo per citare alcune monografie recenti sul tema specifico, si veda S. Bono, *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Milano 1993; E. Ivetic, *Un confine nel Mediterraneo. L'Adriatico orientale tra Italia e Slavia (1300-1900)*, Roma 2014; M. Di Branco - K. Wolf, *"Guerra santa" e conquiste islamiche nel Mediterraneo (VII-XI secolo)*, Roma 2015; O. Ferrara, *Mediterraneo. Storie di cavalieri e di corsari. XII-XVIII secolo*, Gaeta 2020. Della differenza fra corsari e pirati se ne occupò perfino F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino 1976, t. II, pp. 920-922.

<sup>2</sup> R. Cancila, *Corsa e pirateria nella Sicilia della prima età moderna*, in «Quaderni Storici» n.s. 107/2 (2001), p. 363.

<sup>3</sup> Vedi ad esempio M. Mollat, *Essai d'orientation pour l'étude de la guerre de course et la piraterie (XIIIe-XVe siècles)*, «Anuario de Estudios Medievales», 10 (1980), pp. 743-749.

Infatti, in un periodo in cui il mare di riferimento era solo il Mediterraneo e l'amministrazione di un regno era abbastanza capillare da individuare perfino due ragazzini che scoprivano un tesoro<sup>4</sup>, sarebbe poco plausibile immaginare i mari solcati da navi con equipaggi, rematori e comandanti non noti alle amministrazioni e ai territori che si affacciavano sul mare.

Più probabile invece che l'attività di corsaro fosse per gran parte appannaggio dei nobili e che sfociasse spesso nell'illegalità dopo l'ottenimento delle dovute autorizzazioni regie per il porto d'armi da guerra nautica: le spese erano tante da sostenere fra navi, armamenti, ciurme, nonché costanti rifornimenti e riparazioni; quindi, l'impresa da "pirata" poteva garantire quell'introito in più, di cui non si doveva rendere conto a nessuno.

In quel tempo, inoltre, sembrerebbe che la corsareria si configurasse *in primis* come un investimento economico camuffato da servizio regio, quindi legato ai rapporti fra il proprio regno e gli altri potentati: si armava una nave, si prestava garanzia (su una certa somma di denaro) alla corona che non sarebbero state prese di mira le navi amiche e alleate (ma solo le neutre e quelle dei regni nemici)<sup>5</sup>, si andava in mare a far bottino.

Ad esser precisi, in Sicilia vi erano ancora due passaggi prima di navigare: tutti gli imprenditori, coinvolti in una o più uscite in mare,

---

<sup>4</sup> G. Conte, *Due ragazzi scoprono un tesoro a Pantelleria. Licenze e trovature nel tardo XV sec.*, «Mediterranea Ricerche Storiche», 61 (2024), pp. 275-298.

<sup>5</sup> Per la precisione, in Sicilia si usava armare una nave, poi prestare *plegeria* (dare garanzia) per una cifra concordata con l'ammiraglio, un viceammiraglio o un ufficiale presente, che non si sarebbero toccate le navi amiche o alleate. Così sarà per Andrea di Riolo a Milazzo, ma anche fu, ad esempio, per Andrea di lo Castello, Friderico e Nardo Bostino a Catania, che assaltarono una barchetta con mercanzie genovesi in un periodo di tregua con la Repubblica. Questi furono imprigionati nel 1479 a Catania e costretti al risarcimento, che sarebbe stato *in primis* preso dalla somma concordata ne *li plegi* depositati in città *perchi, secundo la observancia et constituciones antiqua di lo Regno, nixuna fusta ne altro ligno ne maritimo po armari ne varari chi primo non hagia a prestari idonea plegiria di non offendiri ne damnificari vassalli ne amichi di la dicta sacra regia maiestati*, cfr. *ut infra* con ASPa, Protonotaro (da ora in poi "protonot."), reg. n. 89, ff. 166 v./167 r.

andavano da un notaio per sottoscrivere le percentuali di beni investite e quelle da ricevere da eventuali spartizioni<sup>6</sup>; infine, era usanza che il responsabile (o i responsabili) dell'impresa anticipassero per gli altri compagni, sia gli stipendi della ciurma, sia gli acquisti di munizioni e vettovaglie, dedotti poi in automatico dai guadagni<sup>7</sup>.

Dato che veniva considerata "imprenditoria" e non era una sorta di "servizio militare" – nella Sicilia del secondo '400, le navi che prestavano servizio per il re venivano pagate dalla tesoreria e/o dalla secrezia –, capitava perfino che cittadini, non legati direttamente al mare e attratti dal guadagno, offrissero ai corsari sovvenzionamenti ad interesse. L'11 aprile 1436, ad esempio, Andrea Riccio ricevette da Antonello Fardella delle *res necessarias* per l'armamento del suo brigantino. Le 3 onze si trasformarono in 4.10.10 già il 13 settembre dello stesso anno, non appena l'imbarcazione tornò a Trapani. La medesima quota di lucro fu data ad un tale che fornì biscotto e denaro per la stessa spedizione: gli investitori ebbero il 45% di ricavo in appena 5 mesi<sup>8</sup>.

In poche parole, se erano state spese delle somme per armamenti, biscotto, vino e *sivo*, allora l'imbarcazione doveva fare degli utili,

---

<sup>6</sup> Per quanto riguarda la prima metà del XV sec., su C. Trasselli, *Sicilia, Levante e Tunisia nei secoli XIV e XV*, Trapani 1952, *passim*, sono citati molti contratti di notai consultabili presso l'Archivio di Stato di Trapani, mentre per la seconda metà del XV sec. si vedano i riferimenti in nota di Id., *Note per la storia dei banchi in Sicilia nel XV secolo*, parte II, Palermo (1959-1968), *passim*.

<sup>7</sup> Esempio fu la querela di Jacobo lo Chinello, che armò nel 1486 una barchetta e spese 30 ducati fra stipendi, biscotti e vitto, per andare *in li parti di Barberia*. Senonché, una fusta di mori arrivò nelle Egadi e questa assieme ad altre barchette partecipò alla cattura della nave. I compagni non volevano, a questo punto, dedurre le spese dal bottino spettante alla loro piccola imbarcazione, proprio perché le spese erano state fatte per andare a Tunisi. Fortunatamente per Jacobo, le autorità obbligarono il viceammiraglio trapanese a far risarcire l'imprenditore, perché secondo le usanze i primi denari andavano ai risarcimenti. Inoltre, Angelo lo Chinello, che accompagnava il parente, lamentò il mancato stipendio, come *pidato*, da parte di Melchione Ruzzu, che aveva una barchetta patronizzata da Geronimo lo Chinello. Nonostante i tre viaggi nelle coste africane e una grande raccolta di bottino, il proprietario del naviglio continuava a posticipargli il pagamento; alla fine anche questo fu costretto a pagare, in ASPa, Protonot., reg. n. 119, f. 181 v.

<sup>8</sup> C. Trasselli, *Note per la storia dei banchi cit.*, parte II, pp. 98-99.

per cui si nasceva corsari e solo dopo si poteva diventare, per pochi periodi o per tutta la vita, pirati.

Il mestiere del corsaro, rivolto a navi di nazioni considerate nemiche per fede o per politica, portava enormi vantaggi economici ai territori e faceva un grande favore ai re, che non possedevano una guardia costiera e potevano così assoldare all'occorrenza queste imbarcazioni per varie faccende. Ferdinando aveva sì una flotta, denominata del "regio scoglio", ma si muoveva compatta come un esercito e non svolgeva funzioni capillari di controllo su tutte le marine e sulle isole.

Il corsaro disonesto, che si comportava in *piratico modo* e assaliva navi autoctone o alleate, era invece un problema serio, perché intaccava l'economia di un regno, ma soprattutto colpiva la fiducia dei mercanti, che modificavano le proprie rotte commerciali per correre rischi minori. Si pensi pure, come detto, che quasi sempre si trattava di un nobile feudatario, a cui spesso la giustizia dava semplici avvertimenti sulle conseguenze della sua pessima condotta prima di abbattersi sulle sue vele.

Proprio a causa degli attacchi realizzati *in piratico modo* si sviluppò quell'intensa attività diplomatica sottolineata da E. Basso, «volta sia a ottenere il risarcimento dei danni e giustizia per le vittime, quanto a evitare possibili rappresaglie»<sup>9</sup>, con il preciso scopo di mantenere dei rapporti commerciali stabili fra potenze marittime.

Come nella Manica del XIV sec.<sup>10</sup>, anche nella metà del '400 siciliano vi furono momenti di crescente tensione fra nazioni. Nei porti dell'isola, infatti, transitavano navi inglesi e francesi, imprenditori veneti e toscani, che facevano scalo per raggiungere mercati lontani

---

<sup>9</sup> E. Basso, *Troncare, sopire... rinviare? Pirateria e diplomazia fra Mediterraneo e mari del nord (XIV sec.)*, in *Viaggiare fra le carte. Studi in onore di B. Figliuolo*, cur. E. Scarton, F. Senatore, Napoli 2024, p. 151. L'analisi di Basso, va detto, è rivolta ad eventi del XIV secolo, ma si può benissimo applicare anche all'ultimo quarto del XV secolo siciliano, quando le coste venivano attraversate da mercantili di ogni genere.

<sup>10</sup> Ibid.

come Bruges<sup>11</sup>, o infine tanti genovesi, che impiegavano familiari e operatori residenti sull'isola per vendere e acquistare.

Navi biscagline e maiorchine erano comuni e occasionalmente faceva capolino qualche mercante dal nord Africa, come il moro Loray, per cui il governatore di Pantelleria chiese un guidatico (accordato dalla regia corte nell'ottobre del 1479), poiché era solito attraccare sull'isola per *fari sue mercancie*<sup>12</sup>.

Fra i *partners* commerciali (diremmo oggi), vi erano poi quelli poco inclini a percorrere la lunga via della diplomazia. Sui veneziani, infatti, nello Stivale circolava voce che fossero particolarmente propensi alla vendetta.

Le dicerie parrebbero confermate già nell'agosto del 1449, quando venne finanziato Inigo Davalos, capitano della flotta regia di re Alfonso, per comprare una nave a Trapani da Luckisio e Damiano Spinola; nave che, pochi mesi dopo, finì nel porto di Siracusa bruciata.

Fazello racconta, infatti, che Inigo aveva messo su e armato due legni per saccheggiare un convoglio veneziano che tornava da Alessandria. I velieri veneziani spinsero i corsari a Siracusa, bruciarono la nave di Davalos e saccheggiarono la città<sup>13</sup>.

Anni dopo, l'oratore Bendedei arrivò ad attribuire addirittura l'assedio d'Otranto alla Serenissima: «Se tiene per certo che la venuta de questi Turchi in el Reame sia stata opera de Venetiani [...]: hanno facto molti desegni per vendicarse per ogni modo»<sup>14</sup>. Si imputava al doge di tramare contro la cristianità, o comunque di non aver avuto il coraggio di appoggiare la guerra contro Maometto II.

Il 22 febbraio 1485 i presidenti del regno siciliano scrivevano a Messina, che vedeva due galee sottili della Serenissima entrare nel porto e altre quattro grosse navi attendere in mare. Subito si pensò che *la signoria*

---

<sup>11</sup> C. Trasselli, *Note per la storia dei banchi* cit., parte I, p. 87.

<sup>12</sup> ASPa, Protonot., reg. n. 92, ff. 38 r.-39 r., anche in G. Conte, *Due ragazzi scoprono un tesoro* cit., p. 292.

<sup>13</sup> C. Trasselli, *Note per la storia dei banchi* cit., parte II, p. 217, n. 47.

<sup>14</sup> G. Ricci, *Mediterraneo 1484-85: Venezia aiuta Granada a resistere*, «Mediterranea Ricerche Storiche», 28 (2013), p. 360.

*di Venecia era malcontenta di la prisa di la loro galeacza [...] in li mari di Spagna e che quindi si volissimo rivendicari*<sup>15</sup>. Dopo un'attenta investigazione e dopo aver consultato un gentiluomo veneziano residente a Catania, si giunse alla conclusione che le navi non cercavano sommaria giustizia per quella presa in Spagna, ma miravano a *nauli et vaxelli di corsali per li dampni hanno inferuto a li beni et subditi di la ditta signoria*. I veneziani stessi dichiararono che mai avrebbero colpito un alleato (riferito adesso alla Sicilia), ma la vendetta c'era, era solo rivolta altrove.

La verità è che, per quanto utilizzassero la rappresaglia per risolvere in fretta i casi d'ingiustizia, anche i veneziani cercavano di concordare dei risarcimenti direttamente con le autorità regie, soprattutto quando si trattava di forze alleate.

La prova sta in una lettera (non l'unica di quelle inviate dalla signoria<sup>16</sup> di Venezia), in cui si comunicava che Bittu Mollica, cittadino messinese con una fusta varata a Messina, aveva preso una saettia con uomini, beni, mercanti e mercanzie. Si chiedeva un risarcimento, altrimenti i veneziani si sarebbero rivalsi *supra li beni di li citatini de quissa nobili citati*. Così, il 26/04/1487, *per evitarisi li futuri inconvenienti*, Gaspare de Spes si fece inviare le carte per provvedere ad un adeguato rimborso dei danni<sup>17</sup>.

Da un lato quindi onesti e disonesti corsari, che avevano investito del denaro in armamenti, dall'altro merci e mercantili anche ben lontani dalla loro casa: tutti nelle stesse acque. Quando Maometto II pose il suo vessillo a Valona e i veneziani smisero di combatterlo, la vasca mediterranea, dove le navi armate dall'Occidente pescavano altre navi, d'improvviso si dimezzò<sup>18</sup>.

<sup>15</sup> ASPa, Protonot., reg. n. 110, f. 220 r. Questo documento fa da eco alla vicenda già messa in luce da Giovanni Ricci.

<sup>16</sup> Venezia nel XV sec. si identificava col termine di "signoria" perché il doge, per quanto eletto, aveva praticamente i poteri di un monarca. Già nel trattato di pace con Maometto II del 18 aprile 1454 si ritrova «*Illustrissima et Excellentissima deta Signoria de Venexia*», in S. Romanin, *Storia documentata di Venezia*, to. IV, Venezia 1855, p. 528 e *passim* (appendice documentaria).

<sup>17</sup> ASPa, Protonot., reg. n. 120, f. 323 v.

<sup>18</sup> La sensazione di pericolo data dalla progressiva presenza ottomana nel Medi-

Le vele turche, che transitavano da Costantinopoli fino all'Adriatico, erano più spesso di quelle cristiane a gruppi di 6 o 10 unità e non lasciavano margine di manovra ad esperti naviganti, ma privi di uguali mezzi.

La sensazione che traspare, sia dalle consultazioni di fonti documentali dell'amministrazione regia, sia dai due casi individuati qui di seguito<sup>19</sup>, è quella di una difficoltà crescente nel mestiere del "buon corsaro", dalla fine degli anni '70 del Quattrocento alla fine degli anni '80.

Un personaggio, che ad esempio ebbe a soffrire del blocco ottomano, potrebbe essere il nobile trapanese Giorgio Lanza, di famiglia d'origine sveva e ghibellina<sup>20</sup>, che veleggiava nei mari del sud. Lo troviamo *in li parti di Livanti* alla fine del 1474, proprietario di una piccola fusta di 12-13 banchi.

Riuscì a prendere e trascinare fino a Trapani un'altra fusta carica di pepe e varie mercanzie, *la quali era di genti di lo Suldano* (ancora non definito nei documenti come "turco impio et perfido inimico di la religioni cristiana")<sup>21</sup>. Impegnato nel "fare bottino" (in pratica spartirsi con la ciurma mercanzie, schiavi, spezie e tutto il resto), venne fermato ed accusato del fatto che l'imbarcazione catturata non era dei turchi, ma dei tunisini<sup>22</sup>, con cui evidentemente vi erano tregue in atto.

Il dato ci dice molto: Giorgio si spingeva ben oltre luoghi conosciuti dai più e occorsero addirittura quattro anni, prima che un esperto potesse certificare per conto della regia corte che, dalle robe

---

terraneo si può già notare qualche anno prima, quando ad esempio nel 1476 le navi di Siracusa, Catania, Malta, Agrigento, Trapani, Licata, Sciacca e Patti furono armate preventivamente, in M. Del Popolo, *Il patrimonio reginale di Isabella di Castiglia. Le signorie di Sicilia e Catalogna (1470-1504)*, «Mediterranea Ricerche Storiche-Quaderni», 38 (2022), p. 195 n. 317.

<sup>19</sup> Per la precisione si tratta di un corsaro operante fra le coste trapanesi e quelle mediorientali ed un altro, poi definito pirata, che trafficava sulle coste nord orientali della Sicilia e napoletane.

<sup>20</sup> P. Corrao, *Governare un regno. Potere, società e istituzioni in Sicilia fra Trecento e Quattrocento*, Napoli 1991, p. 39.

<sup>21</sup> ASPa, Real Cancelleria (da ora in poi "Real Canc."), reg. n. 144, f. 39 r. e *passim*.

<sup>22</sup> ASPa, Protonot. reg. n. 90, f. 75 r.

e soprattutto dalla bandiera battente, si trattasse di nave ottomana, quindi presa di *bona guerra*.

Il 23 dicembre 1478 fu ordinato al castellano di Trapani di consegnare a Fabrizio Sottile il criminale Baldassarre Lomellino, che sarebbe stato deportato da Giorgio Lanza nel castello di Malta per una condanna a vita<sup>23</sup>. Al castellano maltese si chiese di preparare un paio di *boni traversi* da mettere ai piedi del futuro ergastolano<sup>24</sup>.

A causa del divieto di portare armi a Trapani, venne sequestrata la spada di Antonio Fazino, un compagno di viaggio del Lanza, colui che si preoccupava di fare anche da portalettere. Per cui, fra le altre cose, si dovette sollecitare il capitano della città a ridare l'arma contro le disposizioni del bando<sup>25</sup>.

Nello stesso giorno, si scrisse al diletto regio Giorgio Lanza che furono date 13 delle 25 onze a Fazino e si illustrò la missione: in partenza da Trapani, passare da Pantelleria per lasciarvi Fabrizio Sottile, nominato lì governatore il 12 del mese<sup>26</sup> per via di lotte interne fra la fazione di Alvaro de Nava e quella di Francisco Belvis<sup>27</sup>, fare quindi vela verso Malta per mettere ai ceppi Baldassarre Lomellino; nel tragitto si doveva pure dar la caccia alla fusta di Iaimo di Aya, che aveva assaltato le navi del re di Tunisi e si era fermato a far bottino a Pantelleria<sup>28</sup>.

Prima della partenza, tuttavia, giunsero comunicazioni che Iaimo aveva calato l'ancora al capo di San Vito ed un suo compagno si trovava proprio a Trapani. Partì quindi una caccia all'uomo per scoprire e interrogare questo marinaio, così da avere informazioni sulla fusta e catturarla<sup>29</sup>. Vista la presenza in città dei pirati, il 26 dicembre si

---

<sup>23</sup> ASPa, Protonot., reg. n. 90, f. 122 r./v.

<sup>24</sup> Ivi, f. 122 v.

<sup>25</sup> Ivi, f. 123 r.

<sup>26</sup> ASPa, Real Canc., reg. n. 141, f. 119 v.

<sup>27</sup> ASPa, Protonot., reg. n. 90, f. 106 r.

<sup>28</sup> Ivi, f. 123 r./v.

<sup>29</sup> Il 26 dicembre fu chiesto alle autorità (secreto, capitano e al viceammiraglio) di Trapani di indagare con cautela per il recupero del marinaio, mentre il giorno seguente venne commissionato a Fabrizio Sottile il recupero della nave pirata, con la collaborazione del capitano della città. ASPa, Protonot., reg. n. 90, ff. 127 v., 128 v., 129 r.

comandò pure al capitano dell'*invictissima* di non permettere che la nave fosse comunque *receptata ne [...] dari refriscamento*, ma che eventualmente venisse immobilizzata, anche con l'aiuto del Lanza, su cui si faceva affidamento per perizia: Iaimo doveva esser condotto di fronte alla corte regia in ogni modo<sup>30</sup>.

L'avventura prenderà un'altra piega, perché il 3 gennaio 1479 il viceré chiederà l'improvviso rilascio di Lomellino e imporrà a questo di conferirsi a Palermo<sup>31</sup>; anche al capitano Lanza verrà intimato di conferirsi nella capitale, immediatamente dopo aver accompagnato Sottile a Pantelleria<sup>32</sup>.

Il 1479 fu sicuramente l'anno di maggior fama per il corsaro, a cui vennero affidati incarichi di grandissima responsabilità. Oltre la sua esperienza, infatti si poteva fare affidamento su una ciurma di tutto rispetto, dato che contava pure la presenza dello scrivano Bernardo di Pellegrino<sup>33</sup>. Ad agosto dello stesso anno, mentre la flotta turca salpava da Valona e le sue intenzioni erano ancora incerte, venne inviato prima a Napoli per ricevere notizie<sup>34</sup> e poi al despotato di Arta a spiare i movimenti di Maometto II per 10 onze<sup>35</sup>. Fece ritorno sano a salvo e il 13 settembre gli fu retribuito un ulteriore premio<sup>36</sup>.

Passò l'assedio d'Otranto, la morte di Maometto II e l'ascesa del figlio Bayezid, tuttavia lo stesso corsaro era ancora in mare nel 1486, stavolta in fuga da due galee che lui identificava come nemiche.

---

<sup>30</sup> Ivi, f. 126 v.

<sup>31</sup> Lomellino, condannato insieme al defunto fratello Giovanbattista per l'omicidio di Bartolomeo di Mundania, pagherà una multa per non essere deportato a Malta, ma starà comunque rinchiuso, coi ferri ai piedi, nel castello di Alcamo. I problemi per lui non finirono, perché i suoi debitori trovavano varie scuse e mezzucci per non restituirgli i denari pattuiti, per cui anche il suo pagamento alla regia corte verrà procrastinato nel tempo, in ivi, ff. 192 r.-193 r.

<sup>32</sup> Ivi, f. 135 v.

<sup>33</sup> Identificato proprio come *scriba fuste Georgi Lanza*, a cui si diede una remunerazione di 22 onze al ritorno del veliero e fine settembre, in ASPa, Conservatoria Real Patrimonio (da ora in poi "C.R.P.") serie Debiti della Corte, reg. n. 1066, f. 29 r.

<sup>34</sup> ASPa, Real Canc., reg. n. 141, f. 657 r./v.

<sup>35</sup> ASPa, Real Canc., reg. n. 143, f. 50 r./v.

<sup>36</sup> Altre 10 onze, in ASP, C.R.P. serie Debiti della Corte, reg. n. 1066, f. 28 r.

Giorgio decise quindi di dare *la prua in terra a li mari del Puzallo* e lasciare in consegna alcuni uomini al castellano della torre.

La scena si può facilmente immaginare, vista l'ubicazione a mare della cosiddetta torre Cabrera, edificata nel 1429 proprio per la difesa del caricatore da incursioni piratesche, scalo realizzato alla fine del XIV sec dal conte di Modica. Dopo lo scoppio di una polveriera nel XVIII sec. e il conseguente danneggiamento, l'edificio venne velocemente riparato e spicca ancora oggi sulla costa sabbiosa<sup>37</sup>.

*Non curando dari bon cunto di li dicti homini, como era tenuto dari*, il castellano li liberò e provocò la reazione del Lanza, che il 18 luglio 1486 convinse le autorità ad inviare gli algoziri Pietro Lo Cra-stono e Antonio Fiorentino, nonché il commissario Andrea Valdina, per indagare sul rilascio<sup>38</sup>.

Ancora nel gennaio del 1487 pare che l'attività corsara di Giorgio Lanza fosse in piedi, ma in declino. Infatti, non operava più su un'imbarcazione di sua proprietà ma, da un atto del 4 maggio 1488, si deduce che gestisse una fusta di 21 banchi, in comproprietà con Calcerano di Caro, Francisco di Bosco (barone di Baida)<sup>39</sup>, Cola Riccio e Cola Pipi (due suoi colleghi/concorrenti). Sia l'armamento che il corredo della nave erano invece in comproprietà con l'amico Vilardo di Perino, con cui faceva da patrono dello stesso mezzo<sup>40</sup>.

Nacque una controversia perché, nonostante vi fossero stati forti guadagni dall'attività svolta in Barberia, presumibilmente nell'autunno del 1486 il barone e Cola Riccio (che aveva sostituito Vilardo

---

<sup>37</sup> G. Siragusa, *Di Pozzallo*, Youcanprint (autoproduzione in versione digitale) 2017, p. 6.

<sup>38</sup> ASPa, Protonot., reg. n. 118, f. 119 v.

<sup>39</sup> La famiglia Bosco deteneva la baronia di Baida già dal 1399, quando venne concesso ad Antonio di Bosco il privilegio da re Martino. Ancora nel 1536, Francesco del Bosco (non si intende se lo stesso qui menzionato o un parente) commissionò l'arco marmoreo e altre opere a G. Gagini nella sua cappella a Trapani, cfr. G. Silvestri, *I capibrevi di Giovanni Luba Barberi*, vol. III, Palermo 1888, p. 20; G. Di Marzo, *I Gagini e la scultura in Sicilia nei secoli XV e XVI*, Palermo 1880, pp. 399-400, 477.

<sup>40</sup> Qui si pongano a confronto ASPa, Protonot., reg. n. 126, f. 185 v. e ASPa, Protonot., reg. n. 121, f. 326 r.

nell'ultima spedizione) negarono a Giorgio la parte del bottino e lo calunniarono. Gli sequestrarono le proprietà a bordo e lui non poté far altro che rivolgersi alle autorità. Alla fine, fu comandato agli ufficiali di Trapani, città dove il legno giaceva all'ancora, di far restituire a Lanza e al di Perino tutte le proprietà<sup>41</sup>.

Cola Riccio e Cola Pipi alla fine rilevarono la fusta, ma anche in quell'occasione sorse una disputa fra i due e l'erede di Calcerano di Caro, Joannello di Caro, che non si vide versare la seconda rata della sua parte di nave. La regia corte dovette inviare il commissario Macciotta di Alletto nel trapanese per costringere i due ad estinguere il debito<sup>42</sup>.

Un'ultima azione, di cui si è trovata traccia, verrà qui soltanto sintetizzata. A settembre del 1487, si dava la caccia al pirata Cola Jacopo Tudisco, che era in fuga dalle due navi di Francisco de Pau. Per evitare danni irreversibili o la morte, Cola Jacopo decise di ancorare la sua fusta nello Stagnone per consegnarsi spontaneamente al capitano e ai giurati di Marsala, assieme ad alcuni fedeli marinai: la nave a questo punto apparteneva alla regia corte.

Cola Pipi, Giorgio Lanza e il nobile Giovanni di Ferro, ignari della resa del ricercato, si avvicinarono con due brigantini, salirono assieme ad altri marinai sulla fusta con la scusa di essere amici del Tudisco e alla fine estrassero le armi per reclamare il possesso della nave: questa sarebbe spettata a loro insieme a tutto il corredo, in virtù di un provvedimento della regia corte. Nacque quindi una disputa fra i corsari e le autorità, che si risolse in fretta proprio per la reverenza che i primi mantenevano nei confronti del re<sup>43</sup>.

Le poche notizie riportate sul corsaro Giorgio Lanza, navigatore esperto e finora di specchiata fedeltà alla corona, lasciano trasparire che, dalla fine degli anni '70 ai primi degli '80 del '400, alcune vele spagnole e siciliane, per l'impossibilità di confrontarsi con il Turco, batterono maggiormente le coste tunisine e algerine (alcune avranno

---

<sup>41</sup> Ibid.

<sup>42</sup> ASPa, Protonot., reg. n. 126, f. 185 v.

<sup>43</sup> ASPa, Protonot., reg. n. 125, ff. 75 v., 76 v.

pure partecipato alla guerra di Granada), con il rischio di entrare in concorrenza o perfino in conflitto fra loro.

Altri personaggi, meno scrupolosi, invece trovarono un'alternativa via imprenditoriale: si riversarono sulle proprie coste e iniziarono a tormentare le spiagge e i piccoli scali commerciali.

Fino al 1483 vi era, in più, un vuoto normativo che permetteva lo sfruttamento delle coste amiche da parte di corsari che volevano far pirateria: questi criminali non potevano di fatto essere facilmente raggiunti dalla legge. Tutte le imbarcazioni appartenenti ai regni aragonesi, infatti, godevano in automatico del *guidatico* in tutti i porti degli stessi regni, a prescindere dalla destinazione del corredo navale.

Sulle specifiche di questo tipo di documento occorre approfondire in altra sede, qui basti sapere che non si trattava di un salvacondotto nel senso di lasciapassare, ma più spesso di una carta richiesta da una nave in entrata o stazionante in un porto per un certo tempo. La nave si intendeva "guidata" e tutelata dalle aggressioni ostili di altre imbarcazioni, assieme a tutto il suo equipaggio.

Gli uomini della nave godevano, inoltre, di un discreto livello di immunità da cause civili e altre infrazioni minori compiute prima dell'imbarco quindi, finché stavano a bordo, erano ritenuti parte del veliero e non criminali. Spesso si fa riferimento al fatto che i rematori, schiavi o delinquenti, dovevano essere recuperati dalle autorità cittadine, qualora fossero fuggiti da una nave guidata.

Anche le imbarcazioni di nazioni alleate erano in automatico guidate, a meno che non fossero state pesantemente armate, nel qual caso si procedeva ad un'indagine.

Così questi equipaggi avevano diritto al *refriscamento*, al sussidio e al vettovagliamento: si poteva quindi acquistare biscotto e vino, cambiare e riparare alberi e remi rotti, passare il *sivo* (catrame e pece) e altro. Va sottolineato che, come tutte le licenze del periodo, ogni *guidatico* presentava parti originali, adeguate alla nave e alle circostanze<sup>44</sup>.

---

<sup>44</sup> Si veda come esempio il documento presente in F. P. Tocco, *Il regno di Sicilia tra Angioini e Aragonesi*, Bologna 2008, pp. 121-122.

È sintomatico a questo punto sottolineare che re Ferdinando, proprio a fine dicembre 1482, inviò una lettera affinché si pubblicasse un bando in tutte le località e nei porti<sup>45</sup>, *per i tanti danni e disrobamenti fatti continuamente ai suoi sudditi e vassalli, che navigano mercantilimenti, per li corsali et pirati, tanto vassalli di sua majestà quanto di altri nactioni di lo mundo.*

Il bando si inviò il 23 aprile 1483 e dichiarava apertamente che il problema sorgeva dalla concessione a corsari e pirati di *guidatico*, con cui di conseguenza potevano *fari buttino*. L'imposizione fu di non guidare più in automatico alcuna nave che non fosse stata ad indirizzo mercantile.

I capitani di nave da corsa potevano ancora chiedere che l'imbarcazione fosse guidata, a patto che *non havissiro prisu beni né robbi di vassalli et subditi di la dicta sacra regia maiestà*. La richiesta veniva esaudita se avessero dato *idonea plegiria di non haviri a prindiri né dampnificari li vassalli*. Nel caso fosse impossibile *potirisi dari per ipsi tali plegiria, allura quilli ufficiali, ad cui spectirà, digiano prindiri sacramento et homagio da li patruni oy capitani di la dicta navi*.

Infine, se un regio ufficiale avesse "guidato" una nave, poi ritenuta pericolosa per mercanti e sudditi, allora avrebbe preso una multa di 10000 fiorini (somma davvero notevole), nonché risarcito di tasca propria tutti i danni pubblici e privati compiuti dal veliero<sup>46</sup>.

La vita di un pirata diventava adesso più complicata, perché per la caccia in mare si utilizzavano solo navi a doppia trazione vela-remo, quindi dovevano fare molti scali per vettovagliamento ed era impossibile pensare di prestare *plegeria* in ognuno di questi. Vista la presenza di scrivani tra gli equipaggi, non doveva essere rarissima a questo punto la falsificazione di guidatici.

---

<sup>45</sup> Si inviò al capitano e ai giurati di Catania, al barone di Terranova, al conte di Modica, agli ufficiali di Cefalù, agli ufficiali di Marsala, agli ufficiali di Trapani, agli ufficiali di Sciacca, agli ufficiali di Agrigento, agli ufficiali di Termini, agli ufficiali della città di Patti, agli ufficiali di Licata, al governatore della città di Mazara, alla contessa di Augusta, al governatore della camera reginale, agli ufficiali di Milazzo.

<sup>46</sup> ASPa, Protonot., reg. n. 105, f. 71 v.

Tipico esempio di quanto finora espresso sopra, è la vicenda del nobile Andrea di Oriolis, anche chiamato di Riolo, la cui famiglia è già attestata alla fine del XIV secolo in Sicilia, nello specifico nel messinese. Un Berengario Orioles barone appare, infatti, già fra i resistenti all'arrivo dei Martini a fianco della famiglia Alagona nel 1393<sup>47</sup>.

A fine maggio 1480 viene concessa licenza ad Andrea di varare nella piana di Milazzo la sua fusta di ben 25 banchi (infatti si identifica sia come fusta sia come galeotta). Dato l'armamento montato sulla nave, si chiese al proprietario di dare la *plegiria, la quali simili fusti solino prestari [...] di non offendiri né prindiri robba di vassalli di la predicta maestà et di vassalli di lo serenissimo Re di Neapoli et altri confederati et legati di re Ferdinando*<sup>48</sup>.

Il varo di una fusta armata non fu casuale, anzi fu contemporaneo al rifornimento di vettovaglie che il castellano di Milazzo provava ad acquistare dai locali, i quali però preferivano lucrare con imprenditori privati o mercanti. Dovette intervenire il viceré ad obbligare *bucheri e putigari* a cedere al castello scorte di cibo<sup>49</sup>, nonché a provvedere la cittadina di un capitano d'armi. Come nell'anno precedente, fu nominato il barone di Monforte<sup>50</sup>, che aveva pure un casale in zona<sup>51</sup>: era estate e Maometto II stava per fare la sua mossa.

Passarono 4 anni, il bando di re Ferdinando entrò in vigore e Andrea di Riolo denunciò alla regia corte di aver preso *guidatico* a Patti, ma gli uomini della sua fusta, coinvolti nel documento, *non adyutando, sindi so fugiti*. Per tutta risposta, il 25 maggio 1484, si procedette all'invio del regio algozirio Alfonso Caristi per il recupero dei rematori: quelli che si fossero rifiutati di salire nuovamente sulla fusta avrebbero pagato i danni economici della loro assenza<sup>52</sup>.

<sup>47</sup> P. Corrao, *Governare un regno* cit., p. 90.

<sup>48</sup> ASPa, Protonot., reg. n. 94, f. 35 v.

<sup>49</sup> ASPa, Protonot., reg. n. 92, 128 r.

<sup>50</sup> Ivi, f. 140 v.

<sup>51</sup> ASPa, Protonot., reg. n. 105, f. 312 r.

<sup>52</sup> ASPa, Protonot., reg. n. 107, f. 221 v.

Ebbene, qualcuno forse interrogò questi fuggitivi, oppure l'evazione di un gran numero di vogatori destò un certo sospetto, fatto sta che pochi giorni dopo giunse al viceré Gaspare de Spes una lettera da Messina, in cui si diceva che il valoroso corsaro si comportava *piratico modo*, depredava i beni dei sudditi del Cattolico e del cognato Ferrante di Napoli, infine che quei fuggitivi altro non erano che vassalli siciliani e napoletani tenuti *forzati* ai remi<sup>53</sup>.

La lettera inviata al nobile Andrea Riolo del 18 giugno 1484 fu abbastanza dura, con la richiesta di mettere rapidamente in libertà i prigionieri, restituire il maltolto e con la minaccia di non tentare più avventure del genere<sup>54</sup>.

Il 6 luglio, come spesso accadeva nei confronti di questi nobili possidenti di navi armate, i torti furono già perdonati: Gaspare de Spes doveva partire per la Spagna e aveva bisogno di una scorta armata. Già era tutto predisposto da qualche mese, il suo ufficio sarebbe stato presieduto dalla seconda metà di luglio dai presidenti Ramon de Santapau e Giovanni di Valguarnera.

Il viceré inviò quindi una lettera ad Andrea di Riolo, in cui si intimava di presentarsi immediatamente al porto di Palermo. La galeotta era sicuramente già segnalata sulle coste, quindi il documento spedito era valevole anche come *guidatico* in tutto il regno per lui e la ciurma, onde evitargli complicazioni. Assieme alle carte, lo stesso Gaspare de Spes gli inviò 25 onze di tasca sua, per procurare al naviglio il necessario per il lungo viaggio<sup>55</sup>.

Che fine fecero queste 25 onze? Rimasero nelle tasche del pirata, assieme a quel carteggio a cui non diede assolutamente seguito. Andrea, mentre il viceré scriveva le sue ultime lettere prima della partenza, devastava il distretto messinese e le coste del regno di Napoli. La sua attività addirittura parve intensificarsi per violenza e continuità. Tutto l'equipaggio fu accusato di compiere *diversi homicidii*,

---

<sup>53</sup> Ivi, f. 259 r.

<sup>54</sup> Ivi, f. 260 v.

<sup>55</sup> ASPa, Protonot., reg. n. 106, f. 36 v.

*furti, rapini et infiniti altri malefici et delicti*<sup>56</sup>. Più tardi si scoprì che, *comu publicu pirata*, aveva perfino l'abitudine di rapire i ricchi vassalli e chiederne il riscatto<sup>57</sup>.

La nave di Andrea venne presa circa a metà dello stesso luglio 1484, dato che l'informazione venne inviata da Messina prima del 24 del mese e in quel giorno i presidenti risposero da Palermo con dei complimenti e ulteriori istruzioni. La cattura fu compiuta da due galee napoletane e dal magnifico Giovanni Salvo Spatafora, anche lui messinese nobile di antica stirpe, ma avvenne un altro colpo di scena, probabilmente ordito dallo stesso pirata di Riolo: concordata la consegna della famigerata galeotta alle autorità messinesi, un commissario napoletano, disceso dalle navi, tentò di trattare con gli ufficiali per il rilascio del pirata e dei compagni.

L'ufficiale di Ferrante disse che Andrea aveva prestato *plegeria* a Tropea di ben 50.000 ducati proprio sugli eventuali danni compiuti in entrambi i regni, quindi doveva esser rilasciato. La cosa destò grande sospetto: prima l'ufficiale concordava la consegna del delinquente a Messina e poi cercava un espediente per evitargli la pena?

Andava inoltre considerato che *lo prefato Serenissimo Signori re don Ferrando [...] ha intanto grandi odiu li fusti di cursali di piratico modo vanno depredando et dampnificando persuni et beni di soy vassalli et di sichiliani vassalli di lu signuri re nostru*.

I presidenti, quindi, optarono per trattenerne i criminali, anche perché *li parti offisi fanno continua istancia adimandando justicia contra di loro*. Comandarono, quindi, di prender tempo con il suddetto commissario e contemporaneamente di spedire una lettera a Ferrante con la certezza che *sua serenità cum gran molestia prindirà lu disordini et erruri di lo dicto commissario et di continenti li comandirà che vi digia ad unguem attendiri*<sup>58</sup>.

<sup>56</sup> Ivi, f. 123 r.

<sup>57</sup> ASPa, Protonot., reg. n. 119, f. 74 v.

<sup>58</sup> ASPa, Protonot., reg. n. 106, f. 123 r. Nel *post datam* della lettera si contemplava comunque la possibilità che il commissario potesse chiudere la faccenda recupe-

Il 7 agosto, la fusta fu infine donata a Giovanni Salvo Spatafora, che ne fece richiesta come premio per la cattura e il giorno dopo ottenne *guidatico* per poterla armare indisturbato<sup>59</sup>, con l'obbligo di mettersi in *plegeria* per le 25 onze del viceré, visto che Riolo *lu ingannau*, o di dare in cambio parte dei beni reperiti sul veliero<sup>60</sup>.

Le navi dei pirati, è opportuno ribadirlo, erano note agli altri capitani che solcavano i mari. Niente di strano, quindi, che messer Busquet, con l'alibi del buon corsaro, potesse danneggiare la fusta di Giovanni Salvo, per errore o per regolare dei conti col nobile. Per questo motivo il viceré, nell'affidare compiti allo Spatafora, a maggio del 1485 si premuniva di avvertire Busquet e la città di Messina di tutelare quella nave da eventuali rappresaglie<sup>61</sup>.

Ancora, nell'aprile del 1486, nemmeno Giovanni Salvo, quasi in punto di morte, aveva pagato il suo debito<sup>62</sup> e l'11 maggio l'eredità della galeotta, con i suoi guai appresso, passò al fratello Giovanni Spatafora<sup>63</sup>.

Mentre Riolo e i suoi compagni, non si sa come usciti di galera, cercavano in tutti i modi di recuperare con la violenza la nave confiscata<sup>64</sup>, Giovanni ottenne una dilazione al pagamento dal 18 maggio 1486 fino a fine agosto, ma sarà solo nel febbraio 1487 che verrà registrata la somma dal secreto di Messina Giovanni Enrico Stayti per la fusta che fu dell'ancora definito "magnifico" Andrea di Riolo<sup>65</sup>.

Fatta la premessa che tutti questi operatori del mare erano nobili o comunque persone note e influenti, al momento non si è certi della fine del pirata, ma va sottolineato un dato: mentre il corsaro onesto Giorgio Lanza nel 1487 è costretto a collaborare con colleghi

---

rando questi 50.000 ducati; in questo caso i siciliani si sarebbero potuti rivalere su di lui presso il re di Napoli.

<sup>59</sup> F. P. Tocco, *Il regno di Sicilia tra Angioini e Aragonesi* cit., pp. 121-122.

<sup>60</sup> ASPa, Protonot., reg. n. 106, f. 177 v.

<sup>61</sup> ASPa, Protonot., reg. n. 112, f. 8 r./v.

<sup>62</sup> ASPa, Protonot., reg. n. 113, f. 13 v.

<sup>63</sup> ASPa, Protonot., reg. n. 119, f. 74 v.

<sup>64</sup> Ibid.

<sup>65</sup> ASPa, Protonot., reg. n. 120, f. 27 v.

di dubbia affidabilità, Andrea di Oriolis, il 7 aprile dello stesso anno, risultava a piede libero e con un credito di ben 60 onze nei confronti del barone di Samperi (oggi San Pier Niceto), da riscattare col favore della regia corte<sup>66</sup>.

I movimenti del pirata sono un esempio di come questi personaggi si spostassero principalmente in zone costiere o scali minori, ma facessero eventualmente bottino nei grossi porti (al di là del bando del re), dove potevano pure vendere le mercanzie rubate.

Emblematica è la storia di Domenico Dragone di Messina, che ha acquistato in Calabria da un corsaro di Cagliari un naviglio con un carico di fave, che aveva preso ad un greco abitante di Gallipoli in Puglia, per il cui prezzo pagò al detto corsaro 60 ducati in contanti e certi denari li avrebbe ancora dovuti pagare. Il greco alla fine li trovò a Messina, dove partì la lotta legale per il possesso della merce rubata<sup>67</sup>.

In altra sede si potranno ampliare le avventure dei naviganti siciliani, qui si riportano solo altri piccoli esempi di pirati segnalati sulla costa tirrenica.

Nel giugno 1485, il capitano del regio scoglio (Bernardo Villamari), doveva portare la sua grossa flotta da Palermo a Messina. A lui si consegnavano 3 o 4 castigliani *di la barchocta prisi* nella marina di Termini *per occasioni di haviri depredato ad regnicoli de questo regno* da condurre a giustizia a Messina<sup>68</sup>; inoltre, il 6 giugno, si chiedeva che al passaggio fra Patti e Milazzo il capitano inviasse due galee nelle Eolie, in particolare a Lipari, per individuare dei delinquenti nascosti in alcuni vascelli<sup>69</sup>.

In realtà, in quest'ultimo caso probabilmente si trattava solo di criminali imbarcati, non di pirati veri e propri. Per quanto le Eolie avessero, infatti, una tradizione piratesca già risalente al secolo precedente<sup>70</sup>, pare che vi fosse proprio una via sperimentata dai delin-

---

<sup>66</sup> Ivi, f. 269 r.

<sup>67</sup> Documento del 24/09/1486, in ASPa, Protonot., reg. n. 122, f. 296 v.

<sup>68</sup> ASPa, Protonot., reg. n. 112, f. 246 v.

<sup>69</sup> Ivi, f. 251 r.

<sup>70</sup> P. Sardina, *Galee, saettie, pirati e marinai a Lipari fra angioini e aragonesi*, «Archi-

quenti di Valdemone per sfuggire alla legge isolana, tant'è che ancora a febbraio 1488 molti ricercati salivano su navi *in li marini di Valli Demona, specialmente di lo Capo di Orlando, per passari a Lipari et a li parti di lo reami di Napoli*<sup>71</sup>.

I rapporti fra Patti, Milazzo, Lipari e Napoli sono sicuramente da approfondire, se già Boccaccio, nella sesta novella della seconda giornata, faceva dell'isola maggiore delle Eolie un luogo di transito per passare dalla Sicilia in continente<sup>72</sup>.

Ad una prima indagine parrebbe che la marina e lo scalo di Patti fossero meno sorvegliati del grosso porto di Milazzo e che esistessero ancora antichi legami fra Lipari e Patti. Due schiavi (di cui uno etiope) in fuga da Lipari su una piccola barca, ad esempio, furono recuperati da un liparota *appressu lu capu chamato lu Lichitu* e riconsegnati a Patti nel 1486<sup>73</sup>.

Per la prima volta nella marina e nel porto di Milazzo, *in lo quali sepeseplus applicano vaxelli et maxime galei et fusti non solum de amici ma de inimichi*, venne pubblicato un bando dal capitano, in cui si proibiva di portare armi. I cittadini si lamentarono perché *in la dicta marina* avevano *multi magazeni cum loro cosi et mercancii* e le armi servivano come deterrente per gli esterni. Nel marzo del 1487 la regia corte diede ragione a quest'ultimi<sup>74</sup>.

Per quanto riguarda le isole, le dinamiche fra grossi scali e porti minori è ancora visibile perfino fra Malta e Gozo. A settembre del 1486, il mercante genovese Ambrosio Larcario scarica quasi tutta la merce dalla sua saettia al porticciolo di Gozo, per venderla al mer-

---

vio Storico Siracusano», s. III, 15 (2001), pp. 53-60 e *passim*.

<sup>71</sup> ASPa, Protonot., reg. n. 126, f. 5 r.

<sup>72</sup> Un approfondimento interessante su Boccaccio e Lipari viene realizzato da P. Sardina, *Galee, saettie, pirati e marinai* cit., pp. 44-49 e *passim*. Altri studi sui riferimenti di Boccaccio a isole come Lipari e Ustica si possono individuare in R.M. Dentici Buccellato, *Boccaccio a Palermo*, in *Palermo 1070-1492. Mosaico di popoli, nazione ribelle: l'origine dell'identità siciliana*, cur. H. Bresc, G. Bresc Bautier, So-veria Mannelli 1996, pp. 195-196.

<sup>73</sup> ASPa, Protonot., reg. n. 116, f. 157 r./v.

<sup>74</sup> ASPa, Protonot., reg. n. 124, f. 95 r.

cato. Lascia *spongi et chineri*, tanto la nave era *guidata* e non aveva nulla da temere.

Giovanni de Nava nobile di antica discendenza, castellano di Malta erede di Gutierre e anche corsaro all'occorrenza, come un qualsiasi ladro d'auto, sottrasse la nave e la condusse a Malta. Il mercante, tornato al porto, non poté che constatare la sparizione del mezzo e denunciare tutto. La regia corte cercherà infine di provvedere a questa azione piratesca, ma de Nava e poi suo figlio Pietro non avranno conseguenze degne di nota<sup>75</sup>.

Al termine di questa piccola rassegna di crimini e pirati, sarebbe anche corretto sottolineare come porti minori e coste poco abitate fossero utili per il contrabbando.

Indubbio è che alcuni rapissero uomini per rivenderli come schiavi o rematori al porto di Trapani, scalo dove non doveva essere difficile spedire questa importante mercanzia verso le coste tunisine. Come sottolinea Giovanna Petti Balbi, il commercio di uomini venduti al pari delle merci fu un fenomeno tollerato ed anzi considerato normale<sup>76</sup>.

Nell'ottobre del 1486 Francisco Corracino rapì 5 francesi dalla galeazza di Stephano di Andrea e fu ai giurati di Trapani che si inviarono i nomi e cognomi di quelli, per metterli in libertà<sup>77</sup>.

La vigilia della notte di San Bartolomeo (notte del 22 agosto), a Ficarazzi gli uomini dormivano all'aperto davanti le loro capanne di frasche, proprio come ancora accadeva ai tempi dell'inchiesta di Franchetti e Sonnino de *La Sicilia nel 1876*<sup>78</sup>. Nella notte vi furono colluttazioni e infine il giorno dopo risultarono 7 dispersi e 1 morto. All'inizio si pensò a contattare le navi di due corsari come messer Busquet e Corracino, ma le indagini portarono a sospettare di due

---

<sup>75</sup> Ivi, f. 2 r.

<sup>76</sup> G. Petti Balbi, *L'Emirato hafside di Tunisi: contatti e scambi con il mondo cristiano (secc. XIII-XVI)*, in *Africa-Ifriqiya. Il Maghreb nella storia religiosa di Cristianesimo e Islam*, cur. L. Vaccaro, Città del Vaticano 2016, p. 339.

<sup>77</sup> ASPa, Protonot., reg. n. 122, f. 242 v.

<sup>78</sup> A. Giuffrida - G. Reborà - D. Ventura, *Imprese industriali in Sicilia (secc. XV-XVI)*, Caltanissetta 1996, p. 68.

piccole imbarcazioni palermitane, che il 25 agosto 1486 erano già a Trapani: adesso bisognava provvedere al recupero dei rapiti e alla carcerazione dei marinai<sup>79</sup>.

Nella costa orientale, ancora, vi erano tentativi di contrabbando verso la Puglia se non proprio verso il Mediterraneo orientale. Nell'ottobre del 1485, ad esempio, il capitano di Taormina riuscì a bloccare un trafficante d'armi e metterlo in carcere. Dopo che il re-gno soffriva economicamente per *fari veniri* continuamente *armi de fora*, non si poteva concedere che gli fossero restituite con *plegeria*, ma andava punito con i suoi compari<sup>80</sup>.

Che dire, infine, di quella porta aperta nelle mura di Catania da cui, nell'inverno del 1487, si commettevano molte frodi<sup>81</sup>?

---

<sup>79</sup> ASPa, Protonot., reg. n. 118, f. 293 v.

<sup>80</sup> ASPa, Protonot., reg. n. 117, f. 116 v.

<sup>81</sup> Fu imposto ai giurati di Catania di sbarrare definitivamente la porta e di darne notizia alle autorità, in ASP, Protonot., reg. n. 120, f. 53 r.





ISBN 979-12-82368-08-7



9 791282 368087