

Simone Lombardo 

## Confine o crocevia?

La Sicilia del “lungo Trecento” tra rotte tirreniche e frontiere marittime

### Abstract

The chapter analyses the case of Sicily, whose vocation as a contact area intersected with its role as a maritime frontier. The connection between the two dimensions was particularly evident in Sicily in the late fourteenth century, which was the troubled season between the War of the Vespers and the second Aragonese invasion, and the end of the island's independence. Sicily's central role and position in the Mediterranean gave rise to a complex situation: the island was a point of intersection between the Mediterranean and foreign nations (Genoese, Catalan, Tuscan) that shared the same territory. The frontier was porous and crossed by multiple actors, sometimes in a violent way. There were religious borders, such as that with North Africa, and internal borders, drawn by the island's political factions, or competition among external trading powers. Economic penetration showed the continuity of long-distance routes, managed by non-local people. Foreigners had to manage the island's landings and flows to control maritime borders. Sicily was central in dominating surrounding sea areas. Sicily in the fourteenth century had an open frontier lacking effective control by local authorities, which appeared to be more passive receivers of trade. Also noticeable is the Kingdom of Sicily's lack of a proper naval policy, resulting in an inability to control neighbouring sea spaces. The sea brought foreigners, rather than projecting Sicily outwards. The island was a special case of a frontier and a crossroads.

Ringrazio don Stefano Brancatelli e Camilla De Amici. Dedicato ai giovani di Capizzi, aurei e fedelissimi come la loro città.

“il mare che ha portato per secoli i pirati algerini, i cavalieri berberi e normanni, i militi lombardi, gli esosi baroni di Carlo d’Angiò, di Carlo V e di Luigi XIV, gli austriaci, i garibaldini, i piemontesi, le truppe di Patton e di Montgomery”.<sup>1</sup>

La vocazione della Sicilia quale area di contatto, nel corso dei secoli, è evidente e si interseca con il ruolo di punta avanzata della frontiera marittima meridionale, esposta su diversi fronti, divisi da strisce d’acqua più o meno attraversabili. L’intersezione tra la dimensione di confine e di crocevia risulta particolarmente evidente nel “lungo Trecento” siciliano, ovvero la stagione turbolenta che si era aperta con la guerra del Vespro ed era giunta fino alla seconda invasione aragonese, con la fine dell’indipendenza dell’isola. Nell’ormai classico adagio che vede la Sicilia come luogo di incontri è possibile riconoscere anche la dimensione della frontiera? Si trattava di un confine poroso, attraversato da molteplici attori, e poteva anche assumere contorni violenti, come testimoniano i conflitti del secolo. La frontiera siciliana era totalmente marittima: nonostante il grande sviluppo di riflessioni storiografiche sul concetto di frontiera, la medievistica – italiana e internazionale – non ha ancora esplorato a fondo il problema dei confini sul mare, sebbene ne abbia a più riprese tematizzato l’esistenza.<sup>2</sup> Nel Medioevo non era possibile applicare una reale talassocrazia, quantomeno nel senso proposto da Mahan, e il controllo delle acque lasciava ampio margine ad aree di nessuno, in cui era impossibile impedire il passaggio di attori esterni.<sup>3</sup> Il controllo della frontiera marittima era, dunque, inevitabilmente legato al controllo delle coste e soprattutto dei porti, finalizzati a un’ulteriore proiezione marittima. Il possesso di approdi, diretto o informale, permetteva di gestire le rotte e quindi il dominio della subregione marittima antistante. Ciò spiega la profonda penetrazione ligure-catalana in Sicilia: il controllo dei mari trovava fondamento nel controllo di porti e litorali. Il proposito di controllare la frontiera marittima muoveva in direzione di un’esclusione – o del tentativo di imporla – dei rivali, dal punto di vista militare e commerciale, limitandone

1 Leonardo Sciascia, Sicilia e solitudine, in: id., La corda pazza. Scrittori e cose della Sicilia, in: id., Opere, 1956–1971, Milano 2000, p. 963.

2 Per una panoramica internazionale riguardo i *frontier studies*: Nikolas Jaspert, Military Orders and the Frontier. Permeability and Demarcation, in: Jochen G. Schenk / Mike Carr (a cura di), The Military Orders, vol. 6: Culture and Conflict, Abingdon 2017, pp. 3–28.

3 Per le teorie del *sea power* di Alfred Thayer Mahan e la loro applicabilità al Medioevo: Antonio Musarra, La marina da guerra genovese nel tardo medioevo. In cerca d’un modello, in: Revista Universitaria de Historia Militar 6 (2017), pp. 79–108; Lawrence V. Mott, Sea Power in the Medieval Mediterranean. The Catalan-Aragonese Fleet in the War of the Sicilian Vespers, Gainesville 2003.

il raggio d'azione nelle acque limitrofe. La frontiera marittima appare più simile a un *limen*, ovvero a una soglia che permetta il passaggio e l'inizio, piuttosto che a un secco *limes*, ovvero a una barriera che denoti la fine. Isole come la Sicilia non vanno intese alla stregua di confini terrestri, ma come frontiere nella misura in cui consentivano l'accesso agli spazi marittimi che le circondavano.

D'altronde, non è possibile prescindere dalla posizione geografica della Sicilia, "la terra nel mezzo di questo mare tra le terre".<sup>4</sup> L'unico varco per passare da occidente a oriente è tra la Sicilia e il Nord Africa: l'isola è il ponte diretto tra i due bacini del Mediterraneo, cerniera per i collegamenti tra le due macroregioni. Una geografia di tali connessioni mediterranee, che tenga conto sia dei grandi flussi commerciali che del piccolo cabotaggio e che leghi gli scambi incrociati dell'isola e la congiuntura trecentesca, non è stata ancora sviluppata in un quadro sintetico, nonostante l'ampia bibliografia esistente. Per via della complessità dell'area siciliana e per la sua connessione con zone lontane, è difficilmente applicabile il concetto di "microregione" sostenuto da Horden e Purcell, ovvero la continuità interna di legami e di traffici a corto e medio raggio in circoscritti spazi marittimi.<sup>5</sup> Piuttosto, risulta utile la divisione in versanti subregionali della Sicilia, ognuno con i propri collegamenti marittimi, così come individuata da Giuseppe Petralia. Si tratta di tre principali *cluster*, intesi come ambiti di relazione: il primo è la costa meridionale e occidentale, da Siracusa a Trapani, nei suoi legami con il Nord Africa; poi il versante settentrionale, che guardava al Tirreno tra la Sardegna e Napoli; infine, la Sicilia orientale, in rapporto con il Levante, dalla Calabria alle isole ioniche e greche. Tali *cluster* erano attraversati dalle rotte a lunga distanza, che li agganciavano alle regioni marittime adiacenti (innanzitutto il Mar Ligure, la zona balearica e la Romania egea).<sup>6</sup>

4 Giuseppe Petralia, *Sicilia e Mediterraneo nel Trecento*, in: Bruno Figliuolo / Giuseppe Petralia / Pinuccia Franca Simbula (a cura di), *Spazi economici e circuiti commerciali nel Mediterraneo del Trecento. Atti del Convegno internazionale di studi, Amalfi, 4-5 giugno 2016, Amalfi 2017*, pp. 1-16, a p. 5.

5 Peregrine Horden / Nicholas Purcell, *The Corrupting Sea. A Study of Mediterranean History*, Oxford 2000.

6 Petralia, *Sicilia e Mediterraneo* (vedi nota 4), pp. 6-7.

## 1 Guerre del Vespro e grano per panni

A partire dall'analisi di Henri Bresc, la Sicilia dei secoli XIV–XV ha trovato un posto di primo piano nel panorama storiografico internazionale. Bresc ha sostenuto come, a partire dall'epoca del Vespro, vi fosse una certa passività delle comunità siciliane nella gestione dei traffici economici. Al contrario, le principali rotte commerciali – tra cui spiccava l'esportazione di grano in cambio di panni settentrionali – erano saldamente in mano a mercanti stranieri, liguri e catalani. La Sicilia di Bresc era un'area di transito dei traffici a lunga distanza.<sup>7</sup> Stephan R. Epstein ha contestato questa visione, indagando l'isola quale mondo autonomo e non totalmente dipendente da attori esterni, ridimensionando il rilievo di alcuni vettori economici.<sup>8</sup> La discussione storiografica sulla Sicilia come universo in mano a stranieri, oppure come mondo dotato di una propria vitalità intrinseca, ha visto anche il contributo di Hadrien Penet, che ha mostrato la consistenza del *cluster* orientale e il ruolo di Messina nei traffici diretti a Levante.<sup>9</sup>

Al principio di tutte le analisi vi è la Sicilia durante la guerra del Vespro. Gran parte dei lavori, tuttavia, ha dato scarso peso al quadro mediterraneo complessivo, che contemporaneamente vedeva svolgersi altri conflitti. Lo scontro tra angioini e aragonesi si collocava all'interno di una trama più grande, che sconvolse gli equilibri dell'intero Mediterraneo, dalla Siria allo stretto di Gibilterra. Alla rivolta del Vespro si sovrapponeva il conflitto tra Genova e Pisa, arrivate alla resa dei conti nel bacino tirrenico, mentre la presenza latina in *Outremer* vedeva gli ultimi anni di vita. Acri cadde nel 1291, contemporaneamente al trattato di Tarascona sulle sorti del Meridione italiano; mentre la guerra del Vespro non diminuiva d'intensità, scoppiava il conflitto pan-mediterraneo tra Genova e Venezia. Nel 1295 la Sicilia si sarebbe ribellata al trattato di Anagni per eleggere Federico III d'Aragona come re indipendente dell'isola, scatenando una guerra che avrebbe visto il papa, gli angioini e la stessa corona d'Aragona contro i siciliani. L'isola non era semplicemente oggetto della contesa, ma anche teatro di scontri marittimi paralleli. Nel 1295 il consiglio di Genova scriveva al doge veneziano, dandogli appuntamento con la sua flotta al largo delle coste siciliane. I genovesi nell'agosto fecero vela con un'imponente

7 Henri Bresc, *Un monde méditerranéen. Economie et société en Sicile 1300–1450*, Roma 1986.

8 Stephan R. Epstein, *Potere e mercati in Sicilia. Secoli XIII–XVI*, Torino 1996.

9 Hadrien Penet, *Clavis Siciliae. Les activités portuaires du détroit de Messine (XII<sup>e</sup>–XIV<sup>e</sup> siècles)*, in: *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge. Actes du XXXV<sup>e</sup> congrès de la SHMES, Paris 2005*, pp. 261–276.

squadra verso Messina, dove attesero inutilmente il nemico per ben diciotto giorni.<sup>10</sup> Nel 1297 avvennero una serie di scontri tra il naviglio ligure e veneto nelle acque siciliane; i veneziani con una squadra di galee circumnavigarono l'isola incendiando i legni genovesi carichi di grano.<sup>11</sup> La sovrapposizione di conflitti alla fine del Duecento – spesso studiati in maniera indipendente gli uni dagli altri – vede le acque di Sicilia coinvolte nello strano ruolo di frontiera tra potenze esterne, che pur non si scontravano per il suo dominio.

Allo stesso tempo, le connessioni di lunga distanza della Sicilia si spingevano fino alla Terra Santa, grazie all'inserimento dell'isola nel sistema catalano-aragonese. Re Giacomo II d'Aragona, che già nel 1292 in un trattato con il sultano mamelucco si presentava come protettore dei cristiani di Terra Santa, non faceva mistero delle proprie aspirazioni crociate.<sup>12</sup> Papa Bonifacio VIII, constatando le velleità del sovrano e la potenza catalana sui mari, con la bolla *Redemptor mundi* del 1296 conferì a Giacomo il titolo di Ammiraglio, Capitano generale e Gonfaloniere della Chiesa. La nomina comportava l'armamento di una flotta pronta a mobilitarsi per la riconquista di Gerusalemme.<sup>13</sup> Questo dato va messo in correlazione con le contemporanee vicende siciliane, poiché il pontefice considerava la guerra contro i ribelli dell'isola all'interno della logica della crociata e concedeva ai combattenti i medesimi privilegi spirituali dei partecipanti al *passagium*. Questa politica di Bonifacio VIII contribuì a delineare la corona aragonese quale nuovo, stabile protagonista della scena mediterranea.<sup>14</sup> Non si trattava dell'ultima occasione che avrebbe visto un filo rosso legare la Sicilia, la crociata e la Terra Santa. L'isola era già al centro della *ruta de las especias* che i mercanti catalani utilizzavano per recarsi nel Levante attraverso una serie di porti. Mario Del Treppo ha negato che l'espansione aragonese avesse seguito la tratta commerciale delle spezie, implicando un programma politico imposto dai mercanti di Barcellona alla monarchia iberica. Occorre dunque mantenere distinte la

10 Antonio Musarra, *Il grifo e il leone. Genova e Venezia in lotta per il Mediterraneo*, Roma-Bari 2020, pp. 175–176.

11 *Ibid.*, p. 180.

12 Antonio Musarra, *Il crepuscolo della crociata. L'Occidente e la perdita della Terrasanta*, Bologna 2018, pp. 126–128.

13 Pietro Corrao, *Il nodo mediterraneo. Corona d'Aragona e Sicilia nella politica di Bonifacio VIII*, in: Enrico Menestò (a cura di), *Bonifacio VIII. Atti del XXXIX Convegno Storico Internazionale*, Todi, 13–16 ottobre 2002, Spoleto 2003, pp. 145–170, a p. 156.

14 *Ibid.*, pp. 169–170.

*ruta de las especias* e la *ruta de las islas*, che avrebbero risposto a logiche diverse da parte dei mercanti e della corona.<sup>15</sup>

A questo proposito, nel 1311 re Giacomo II difese in una lettera indirizzata a papa Clemente V la convenienza di creare un sistema di comunicazioni diretto con il Levante. Le armate cristiane, attraverso quella che era chiamata *ruta de las islas*, avrebbero potuto fare affidamento su una catena di porti sicuri, che avrebbero garantito la logistica della spedizione crociata. La strategia era legata all'espansione aragonese nel Mediterraneo, utilizzata per permettere il rifornimento fino alla Terra Santa e favorire operazioni navali su vasta scala. Secondo il sovrano le armate cristiane, andando verso Oriente, avrebbero potuto toccare Maiorca, Minorca, la Sardegna e, infine, la Sicilia. Il possesso delle isole era giustificato da un fine crociato, mentre nel documento indirizzato al pontefice non vi era alcuna prospettiva mercantile. La Sicilia era, dunque, il terminale della rotta che conduceva da occidente verso Gerusalemme.<sup>16</sup>

La *ruta de las islas* è stata un oggetto storiografico discusso. Secondo autori come Vicente Salavert, Francesco Giunta e Charles-Emmanuel Dufourcq, il progetto di espansione aragonese nel Mediterraneo non guardava all'Oriente, ma era finalizzato al controllo delle isole nel mare occidentale.<sup>17</sup> Un'altra tendenza storiografica rappresentata da Jaime Vicens Vives, Mario Del Treppo e David Abulafia ha guardato alla vocazione orientale dei catalani.<sup>18</sup> Il Mediterraneo occidentale non sembrava un sistema chiuso, ma agiva come intermediario tra l'Europa continentale, l'Oriente e il Nord Africa. La Sicilia ne era il cardine: il controllo dell'isola era una preconditione per l'equilibrio dei domini

15 Mario Del Treppo, *I mercanti catalani e l'espansione della corona d'Aragona nel secolo XV*, Napoli 1972, pp. 2–3.

16 *Ibid.*, p. 4; David Abulafia, *A Mediterranean Emporium. The Catalan Kingdom of Majorca*, Cambridge 1994, p. 236; Alessandra Cioppi/Sebastiana Nocco, *Islands and the Control of the Mediterranean Space*, in: David Abulafia/Flocel Sabaté Curull (a cura di), *The Crown of Aragon. A Singular Mediterranean Empire*, Leiden 2017, pp. 337–360.

17 Vicente Salavert Roca, *Cerdeña y la expansión mediterránea de la corona de Aragón 1297–1314*, Madrid 1959; Francesco Giunta, *Aragonesi e Catalani nel Mediterraneo*, Palermo 1959, pp. 7–52; Charles-Emmanuel Dufourcq, *L'expansió Catalana a la Mediterrània occidental. Segles XIII i XIV*, Barcelona 1969.

18 Jaime Vicens Vives, *La economía de los países de la Corona de Aragón en la Baja Edad Media*, in: *id.*, *Obra dispersa. Catalunya ahir i avui*, Barcelona 1967, pp. 220–237; Mario Del Treppo, *L'espansione catalano aragonese nel Mediterraneo*, in: *Nuove Questioni di Storia medioevale*, Milano 1964, pp. 259–300; David Abulafia, *L'economia mercantile del Mediterraneo occidentale. Commercio locale e commercio internazionale nell'età di Alfonso il Magnanimo*, in: *La Corona d'Aragona ai tempi di Alfonso II el Magnanimo. I modelli politico-istituzionali, la circolazione degli uomini, delle idee, delle merci, gli influssi sulla società e sul costume*, Napoli 2000, pp. 1023–1046.

mediterranei.<sup>19</sup> La tensione della corona per inglobare l'isola si sarebbe tuttavia scontrata, durante il Trecento, con la mancata integrazione della Sicilia nel *commonwealth* catalano-aragonese.<sup>20</sup>

Un altro tra i maggiori assi commerciali dell'isola era quello con il polo ligure. La triangolazione tirrenica tra la Sicilia, la corona d'Aragona e Genova aveva marcato le rotte del bacino occidentale. Le stesse rotte non terminavano sull'isola, ma si spingevano ulteriormente in Oriente e nel Nord Africa. I genovesi avevano ricevuto una serie di privilegi commerciali grazie a Manfredi nel 1258, ben prima dei catalani, cui sarebbero stati parificati dopo più di un trentennio.<sup>21</sup> Il legame tra i genovesi e la Sicilia si sarebbe irrobustito proprio tra XIII e XIV secolo, come indicano gli scali ricordati sui registri di bordo dei legni liguri.<sup>22</sup> Il fabbisogno granario genovese legava il comune all'isola anche a livello politico, contrapponendosi alla linea veneziano-angioina. Un personaggio come Raimondo Lullo impersonificava questo sistema di connessioni: il missionario maiorchino, suddito aragonese, visse per diversi periodi a Genova, tra gli epicentri della sua attività mediterranea, dov'era avvenuta la scelta di vita religiosa e la prima decisione di partire verso le terre degli infedeli.<sup>23</sup> I suoi legami con cittadini genovesi erano forti e poteva contare sull'amicizia di due esponenti della famiglia Spinola, Percivalle e Cristiano.<sup>24</sup>

19 Cioppi/Nocco, *Islands and the Control* (vedi nota 16), pp. 348–349.

20 David Abulafia, *I regni del Mediterraneo occidentale dal 1200 al 1500. La lotta per il dominio*, Roma-Bari 2001, p. 157. Questo, nonostante il fatto che re Giacomo dopo il 1302 avesse ricomposto la frattura con il fratello Federico, riuscendo almeno a mantenere l'isola di Sicilia nell'orbita aragonese. Corrao, *Il nodo mediterraneo* (vedi nota 13), p. 170.

21 Nel 1258 re Manfredi aveva concesso ai genovesi cospicue esenzioni doganali e l'assicurazione della vendetta del sovrano contro chi li danneggiasse, oltre a permettere la fondazione di consolati per esercitare la giustizia civile. Solo a partire dal 1296 re Giacomo II emanava privilegi analoghi in favore dei catalani. Pietro Corrao, *Uomini d'affari stranieri nelle città siciliane del tardo medioevo*, in: *Revista d'istoria medieval* 11 (2000), pp. 139–162, a p. 151.

22 Per un approfondimento sugli scali dei legni genovesi, rimando ai registri conservati in: Genova, Archivio di Stato, Fondo Antico Comune, Galearum.

23 Genova, dove Lullo si era anche diretto al ritorno dall'avventura di Cipro, era uno dei centri del suo universo mentale. Silvana Fossati Raiteri, *Genova e Ramón Llull*, in: XVIII Congrès internacional d'Historia de la Corona d'Aragó. *La Mediterrània de la Corona d'Aragó, segles XIII–XVI & VIII Centenari de la sentència arbitra de Torrellas, 1304–2004*, Valencia 2005, pp. 1895–1906.

24 Alexander Fidora, *Ramon Llull, la familia de Spinola de Génova y Federico III di Sicilia*, in: Alessandro Musco / Marta M.M. Romano (a cura di), *Il Mediterraneo del '300. Raimondo Lullo e Federico III d'Aragona, re di Sicilia. Omaggio a Fernando Domínguez Reboiras. Atti del Seminario internazionale di Palermo (Castelvetrano-Selinunte, 17–19 novembre 2005)*, Turnhout 2008, pp. 327–344, a p. 330.

Proprio Percivalle Spinola già nel 1296 aveva inviato in regalo a re Federico III alcune opere dell'amico filosofo.<sup>25</sup> Durante la prigionia a Tunisi, furono i mercanti genovesi e catalani a intercedere presso le autorità musulmane per il suo trasferimento in un carcere migliore.<sup>26</sup> Nel 1313–1314 Lullo soggiornò per quasi un anno in Sicilia, presso Messina. Alla fine della sua vita, Raimondo lasciò i propri manoscritti al monastero dei Certosini di Parigi, a una nobildonna di Maiorca e a una di Genova, città che era divenuta un importante centro di raccolta delle opere lulliane.<sup>27</sup>

La triangolazione di rapporti era dunque riconosciuta tra Due e Trecento, sebbene rimanga aperta la discussione sull'entità dei flussi commerciali. Gran parte delle analisi ha letto l'economia siciliana di scambi tra XIII e XIV secolo secondo il già ricordato binomio grano / tessuti. Henri Bresc, sulla base di documentazione in gran parte palermitana, ha notato che gli itinerari del primo decennio del Trecento erano principalmente diretti verso l'area ligure-toscana (in particolare verso Genova e Porto Pisano): due terzi dei vettori era costituito da navi genovesi; quelle catalane apparivano in misura minore.<sup>28</sup> Al centro dell'offerta siciliana stavano essenzialmente grano e cereali, esportati per la maggior parte in area ligure-toscana, con punte dell'80 % del totale negli anni Quaranta del Trecento.<sup>29</sup> Mentre più del 40 % dei mercanti di grano erano genovesi, Bresc ha rilevato un oligopolio toscano dei tessuti nella prima metà del secolo.<sup>30</sup> Effettivamente, sia la corte regia che le aristocrazie urbane riconoscevano la possibilità di arricchimento portata dai mercanti stranieri, che permettevano di valorizzare il surplus granario dell'isola con una commercializzazione a lungo raggio. Gli stranieri potevano avvalersi di solide imprese, di disponibilità di capitali per gli acquisti anticipati di derrate, per l'armamento e il nolo di navi, garantendo affidabilità ai feudatari dell'isola.<sup>31</sup> Al di là di catalani e genovesi, alla fine del Duecento la presenza toscana era capillare e diffusa nelle città portuali, con proporzioni imponenti a Palermo: si trattava di pisani, fiorentini, uomini di San Gimignano, agenti delle grandi compagnie bancarie, ben inseriti nella vita pubblica locale. La congiuntura politica della Sicilia ghibellina aveva tuttavia messo in crisi questa

25 Sui legami tra Raimondo Lullo e la Sicilia, rimando alla raccolta: Musco/Romano (a cura di), *Il Mediterraneo* (vedi nota 24).

26 Ramón Llull, *La Vita coetanea*, a cura di Stefano Maria Malaspina, Milano 2011, p. 65.

27 *Ibid.*, p. 75.

28 Bresc, *Un monde méditerranéen* (vedi nota 7), p. 281 (tav. 42).

29 Petralia, *Sicilia e Mediterraneo* (vedi nota 4), p. 9.

30 Bresc, *Un monde méditerranéen* (vedi nota 7), p. 545 (tav. 136).

31 Corrao, *Uomini d'affari* (vedi nota 21), pp. 140–141.



presenza, con divieti per i guelfi toscani. Si erano salvati solo gli agenti delle banche fiorentine, almeno fino ai fallimenti degli anni Quaranta.<sup>32</sup>

## 2 L'epoca delle difficoltà: la seconda metà del secolo

L'intero sistema qui delineato, basato sullo scambio di grano per panni tramite vettori genovesi e intermediari toscani, sarebbe collassato verso il 1350, in concomitanza con l'insorgere della congiuntura trecentesca, il crollo demografico e la guerra civile che sconvolse l'isola nel ventennio 1340–1360. Il difficile Trecento siciliano vide, oltre allo scontro semiperenne con gli angioini, una continuità di conflitti tra i grandi signori che erano riusciti a ritagliarsi domini personali. David Abulafia ha definito il XIV secolo dell'isola come "l'età del baronaggio" poiché quest'ultimo vide crescere le proprie prerogative, impadronendosi di diritti regi, alienando terre e assumendo anche il controllo sull'esportazione dei frumenti, riducendo il peso effettivo della monarchia. Lo scontro che insanguinò la Sicilia a partire dal 1340 fu segnato dalla divisione in due fazioni, denominate "latini" e "catalani", che si sovrapponevano a dispute private tra le grandi famiglie.<sup>33</sup>

Verso la metà del secolo è evidente l'arretramento della proiezione marittimo-commerciale siciliana, ridisegnando una nuova geografia degli scambi verso l'esterno. Il peso del cabotaggio con il regno napoletano sarebbe cresciuto, come i traffici interni.<sup>34</sup> Stephan R. Epstein ha visto nella congiuntura trecentesca un momento di ristrutturazione economica regionale per la Sicilia, tra contrazione demografica e declino assoluto del volume degli scambi. Le alleanze politiche giocarono un ruolo importante nella suddivisione in spazi di commercio: almeno fino alla morte di Federico IV nel 1377, è ravvisabile in Sicilia una zona orientale "catalana", sotto il controllo della famiglia Alagona, e una occidentale "latina", legata ai Ventimiglia e ai Chiaramonte. Le sfere di influenza commerciali ricalcarono questa distinzione, con un relativo oligopolio dei mercanti catalani a Catania e nel *cluster* ionico. I genovesi invece s'imposero come presenza predominante nella Sicilia occidentale, gravitando attorno al porto di Palermo e legandosi alla fazione nobiliare dei Chiaramonte. Tra il 1360 e il 1400 il mercato di Palermo divenne un sostanziale monopolio genovese, con il massiccio ingresso di panni fiamminghi importati

32 Nel 1328 il rappresentante fiorentino della compagnia dei Peruzzi aveva rivendicato a corte il rispetto del salvacondotto regio concesso alla società, a causa delle vessazioni subite dalle autorità portuali di Trapani poiché Firenze era guelfa, e dunque nemica. *Ibid.*, pp. 145, 153.

33 Abulafia, *I regni del Mediterraneo* (vedi nota 20), pp. 157–159.

34 Petralia, *Sicilia e Mediterraneo* (vedi nota 4), pp. 9–10.

dai liguri e la forte contrazione dei tessuti in lana catalani, che sarebbero tornati solo nel Quattrocento, dopo la definitiva conquista aragonese.<sup>35</sup> Nella seconda metà del XIV secolo era mutato anche il dettaglio del commercio dei panni, che pur continuavano a essere il principale pagamento per i prodotti agrari siciliani. Nel campo dell'intermediazione, i toscani del primo Trecento lasciarono il passo a compratori genovesi: l'intero cinquantennio successivo alla peste avrebbe visto i liguri come maggiori protagonisti.<sup>36</sup>

I cambiamenti di rotte e di consistenza dei traffici devono essere inseriti all'interno del più generale atteggiamento genovese, che stava iniziando la propria "riconversione a Occidente", rinforzando le proprie posizioni verso la penisola iberica e l'Europa atlantica. I liguri, cambiando circuiti, avevano iniziato a specializzarsi in una serie di merci 'pesanti', di cui avevano tentato di ottenere un quasi monopolio. Oltre che dei cereali, si ricordano i tentativi genovesi di ottenere il monopolio del sale nel Mediterraneo occidentale tra Sicilia e Sardegna, a danno della concorrenza catalana.<sup>37</sup> Si trattava di merci che non si muovevano più su galee, ma sulle grandi *naves* nella cui costruzione si erano specializzati proprio i genovesi a partire dagli anni Trenta. Il gigantismo delle navi liguri aveva influenzato il sistema di rotte e approdi.<sup>38</sup> Sulla base dei dati contenuti nei registri daziari genovesi del 1376-1377, Epstein afferma che il deficit commerciale siciliano era solo apparente e che la bilancia dei traffici con Genova sembrava favorevole alla Sicilia occidentale.<sup>39</sup> La bilancia tra i catalani e il lato orientale dell'isola pare meno squilibra-

35 Bressi, *Un monde méditerranéen* (vedi nota 7), pp. 478-488; Epstein, *Potere e mercati* (vedi nota 8), p. 90.

36 Petralia, *Sicilia e Mediterraneo* (vedi nota 4), p. 14.

37 Il sale era fondamentale anche per compiere pressioni sui commerci di grano, pesce, carne e formaggi. Enrico Basso, *Tra apogeo, crisi e trasformazioni. Gli spazi economici di Genova nel Trecento fra Mediterraneo, Atlantico e Mar Nero*, in: Figliuolo/Petralia/Simbula (a cura di), *Spazi economici e circuiti commerciali* (vedi nota 4), pp. 183-206, alle pp. 192-193.

38 Sullo sviluppo mediterraneo delle *naves*: Antonio Musarra, *L'influsso delle marinerie nordiche sullo sviluppo del naviglio mediterraneo. Un tema controverso*, in: *RiMe* 6 (2020), pp. 15-36.

39 I registri genovesi del 1376-1377 tuttavia offrono solo una ricostruzione parziale, poiché sono incompleti a causa di un certo numero di esenzioni, tra cui merci fondamentali quali cereali e sale; sono assenti intere nazioni di mercanti, tra cui appunto catalani e siciliani, e sono relativi a solo due anni, che non possono essere assunti a metro assoluto del volume dei traffici. I registri sono stati pubblicati in: John Day, *Les Douanes de Gênes 1376-77*, Paris 1963. In ogni caso, nel 1376-1377 la Sicilia occidentale aveva un deficit commerciale nei confronti di Genova di 2.500 lire genovesi, ma se si escludono i metalli preziosi, la situazione si capovolge, mostrando la Sicilia in attivo di 3.400 lire. Tali cifre non comprendevano le esportazioni di cereali, che pure devono essersi contratte a seguito del calo demografico di Genova, afferma Epstein (dimenticando però i flussi di esportazione di grano che partivano dalla capitale ligure verso altri poli minori). Riguardo i metalli, i genovesi

ta, poiché Barcellona disponeva di fonti di approvvigionamento più vicine e acquistava sempre meno grano della rivale tirrenica.<sup>40</sup> Anche il mercato degli schiavi, importati in Sicilia dal Levante e dalla Barberia, seguiva le medesime logiche: a Palermo e sul versante meridionale era gestito da genovesi, mentre era in mano a catalani e messinesi nella zona orientale.<sup>41</sup>

In ogni caso, i due compartimenti della Sicilia non erano stagni ed era possibile incontrare legni e mercanti genovesi nella zona orientale dell'isola, a Messina e Catania.<sup>42</sup> L'ultima pagina del registro di viaggio di due galee genovesi, che nel 1369 si erano recate in Egitto per una missione diplomatica, riporta quella che possiamo considerare la rotta tipica dei legni liguri diretti a Oriente. Lasciato il porto di Genova il 31 agosto 1369, le galee avevano toccato Messina il 27 settembre e vi erano rimaste altri due giorni; al ritorno da Alessandria, le galee avevano fatto scalo nel centro messinese il 28 dicembre, per lasciarlo il 3 gennaio 1370 alla volta della Liguria.<sup>43</sup> Possiamo ritenere che la rotta per il Levante implicasse l'attraversamento dello stretto e la costante frequentazione di Messina da parte dei legni genovesi. In linea generale, tuttavia, il caos politico siciliano aveva suddiviso i traffici verso l'esterno in mercati quasi esclusivi di carattere subregionale, divisi tra genovesi e catalani. I privilegi commerciali di cui godevano entrambe le nazioni riducevano i dazi sulle merci di alto valore al 3 % del loro prezzo; il traffico su lunga distanza rimaneva controllato da loro.<sup>44</sup> Durante il XIV secolo il *maestro portolano* dell'isola, ovvero il sovrintendente generale dei porti, era una carica ricoperta solitamente da un genovese, sebbene questo non fosse necessariamente un segno di supremazia.<sup>45</sup> Occorre comunque registrare che, rispetto alla prima metà del secolo, i viaggi con destinazione ligure-toscana si erano ridotti a circa 1/3 del totale – pur tenendo a mente la diserzione, già evidenziata

importavano in Sicilia sia oro che argento, mentre le principali esportazioni dall'isola verso Genova erano di formaggio (con una media per i due anni del 63,7 % della cifra totale escludendo i metalli) e cotone (media del 16,2 %), proveniente soprattutto da Messina. Al contrario, tra le importazioni siciliane c'era lo zucchero (di probabile provenienza egiziana), e soprattutto i tessuti di lana (media del 59,8 %). Epstein, *Potere e mercati* (vedi nota 8), pp. 301–303.

40 Ibid., p. 304.

41 Petralia, *Sicilia e Mediterraneo* (vedi nota 4), p. 14.

42 Epstein, *Potere e mercati* (vedi nota 8), p. 91.

43 Genova, Archivio di Stato, Fondo Antico Comune, Galearum 645, foll. 125v–126r.

44 Epstein, *Potere e mercati* (vedi nota 8), pp. 102, 194.

45 Epstein rimarca che si trattava di un funzionario che conosceva gli acquirenti, avendo la medesima estrazione, dunque facilitava i rapporti. Ibid., p. 286.

da Enrico Basso, dei liguri stessi dal porto di Genova<sup>46</sup> –, mentre erano in forte crescita i commerci marittimi di cabotaggio. Gli scambi nella regione del Tirreno meridionale si erano intensificati.<sup>47</sup>

La Sicilia, in quanto zona di frontiera e di interscambio, fu dunque caratterizzata dal profondo inserimento di comunità straniere nel contesto locale. La presenza di esteri era sicuramente condizionata dalla contingenza politica, come suggerisce il calo di guelfi toscani e di liguri durante il periodo della Genova angioina; tuttavia, queste circostanze non avevano mai segnato un'assenza totale di tali nazionalità. Molti catalani e genovesi erano stabilmente residenti nelle città portuali, erano proprietari di immobili e avevano fondato attività economiche. Le diverse *nationes* nei centri possedevano una chiesa, un consolato e una loggia, punto di riferimento per i connazionali. A Palermo diverse famiglie toscane e genovesi naturalizzate erano diventate monopoliste negli appalti finanziari cittadini all'inizio del Trecento; si trattava di un ceto mercantile-imprenditoriale con un forte impatto nella vita economica locale.<sup>48</sup> Contrariamente a quanto farebbero immaginare i legami politici con la corona aragonese, i mercanti catalani paiono i meno integrati nella realtà siciliana e palermitana, in particolare. Nonostante nel XIV secolo possedessero la maggior rete consolare dell'isola, essi paiono difficilmente inseriti nel tessuto sociale ed erano spesso identificati collettivamente come i mercanti-corsari che avevano tratto beneficio dalla guerra civile del 1340–1360. Gli stessi mercanti catalani soffrivano per l'identificazione con una delle fazioni in lotta, spesso non vedevano i propri crediti garantiti ed erano anche stati vittime di moti nell'isola nel 1346–1348.<sup>49</sup> I genovesi presentavano una situazione opposta, con un profondo radicamento nella vita pubblica locale, un gran

46 Basso, Tra apogeo (vedi nota 37), p. 195.

47 Petralia, Sicilia e Mediterraneo (vedi nota 4), p. 11. Una tabella delle destinazioni di navi nel periodo 1298–1399 è fornita da Stephan Epstein. Epstein, Potere e mercati (vedi nota 8), p. 305. Essa, tuttavia, non mostra la crescita tonnellaggio delle navi utilizzate dai liguri per i commerci su lunga distanza, che erano divenute enormi nel corso del Trecento, né il fatto che i mercanti genovesi spesso disertavano i porti dell'alto Tirreno, dirigendosi su nuove rotte. Dunque, la contrazione di flussi di merci potrebbe essere solo apparente e una singola *navis* genovese poteva portare una quantità di merci superiore a una dozzina di piccoli legni diretti nei vicini porti del Meridione.

48 Corrao, Uomini d'affari (vedi nota 21), pp. 142–144, 154. Sul ruolo del porto di Palermo e degli altri scali: Pietro Corrao, I porti siciliani nel sistema di comunicazione mediterranea. Identità urbana e ruolo politico-economico, in: Jean-André Cancellieri / Vannina Marchi van Cauwelaert (a cura di), Villes portuaires de Méditerranée occidentale au Moyen Âge. Îles et continents, XII<sup>e</sup>–XV<sup>e</sup> siècles, Palermo 2015 (Mediterranea 26), pp. 185–199.

49 Pietro Corrao rileva anche come vi fossero pochi casi di catalani naturalizzati siciliani. Corrao, Uomini d'affari (vedi nota 21), pp. 147–148.

numero di naturalizzati e l'inserimento nelle istituzioni della monarchia. Nella primavera del 1350 erano registrati ben 53 mercanti liguri a Palermo, tra residenti e di passaggio.<sup>50</sup>

L'apertura siciliana all'alterità implicava la compresenza sull'isola di nemici politici, che trasformavano la Sicilia in una terra di scontro. Già all'inizio del Trecento il sovrano aveva dovuto emanare disposizioni per evitare i danneggiamenti reciproci tra patroni genovesi e catalani. La sfrenata concorrenza generava occasioni di scontro, oltre agli stranieri stessi, anche con i locali, che intendevano far valere i propri privilegi.<sup>51</sup> L'inimicizia tra catalani e liguri era nata proprio in concomitanza con la guerra del Vespro, in cui Genova aveva pur tentato di mantenersi neutrale. Una serie di attriti sul mare, lo spostamento di asse della capitale ligure tra guelfi e ghibellini e l'invasione aragonese della Sardegna nel 1322–1323 avevano invece marcato un punto di non ritorno. Il XIV secolo avrebbe visto conflitti tra Genova e l'Aragona, come il linguaggio delle cronache testimonia: ciascuno è attestato nelle cronache dell'altro come il grande nemico pubblico, almeno nel Mediterraneo occidentale.<sup>52</sup> L'intervento aragonese in Sicilia nel 1392 ebbe ripercussioni negative nei rapporti tra i due paesi, con una crisi politica nel 1393 e sollevazioni a Genova contro i catalani, accusati di aver ucciso liguri nell'isola. A Barcellona al contrario si temeva che l'armamento di quattro galee genovesi servisse ad aiutare i ribelli siciliani; la flotta tuttavia non sarebbe mai stata allestita a causa dei disordini politici interni alla capitale ligure.<sup>53</sup>

La frontiera siciliana per antonomasia, che recava con sé una frattura religiosa, era infine lo spazio marittimo che separava l'isola dal Nord Africa. Si trattava di uno strano confine, condiviso con le altre *nationes* cristiane che transitavano per il canale di Sicilia ed erano soggette al pericolo dei pirati musulmani. Il rapporto tra le due rive era segnato da una lunga vicenda di scontri, invasioni, violenze e traffici commerciali. Dopo la cacciata degli arabi dalla Sicilia, i sovrani normanni non avevano fatto mistero delle proprie ambizioni di conquista di piazzeforti sulla costa tunisina, mentre genovesi e pisani avevano agito con simili spedizioni ma al fine di debellare la pirateria.<sup>54</sup> Carlo

50 Ibid., p. 148.

51 Ibid., p. 158.

52 Maria Teresa Ferrer i Mallol, I Genovesi visti dai Catalani nel Medioevo, in: Luciano Gallinari (a cura di), Genova. Una "porta" del Mediterraneo Cagliari 2005, pp. 137–174, alle pp. 152–158.

53 Ibid., pp. 158–159.

54 Rimando brevemente a Herbert Edward John Cowdrey, The Mahdia Campaign of 1087, in: The English Historical Review 92 (1977), pp. 1–28; Adalgisa De Simone, Ruggero II e l'Africa islamica, in: Giosuè Musca (a cura di), Il Mezzogiorno normanno-svevo e le crociate. Atti delle quattordicesime Giornate Normanno-Sveve, Bari, 17–20 ottobre 2000, Bari 2002, pp. 95–130.

d'Angiò aveva preso parte, nel 1270, alla crociata del fratello Luigi IX diretta a Tunisi; la corona d'Aragona, nuovo attore che si era inserito nelle dinamiche isolane, era portavoce dell'ideale della lotta all'Islam, che dalla penisola iberica poteva essere traslato sul suolo nordafricano. La turbolenta frontiera marittima, favorita dalla diversità religiosa, era in grado di riunire le esigenze condivise tra i potentati cristiani che vedevano i propri traffici navali in pericolo. Dato il turbolento Trecento siciliano e lo scarso potere delle istituzioni regie, anche la gestione del confine marittimo meridionale sembra divenuto appannaggio di famiglie baronali locali, che dialogavano e si appoggiavano a potentati esterni. Il caso di Manfredi Chiaramonte, conte di Modica, pare il più indicativo. Tra i maggiori feudatari dell'isola, discendente di una dinastia tradizionalmente legata ai genovesi, Manfredi era stato coinvolto nei torbidi siciliani e nel 1365, tra i numerosi titoli, aveva ricevuto la signoria di Palermo e la contea di Malta, che influì probabilmente sulla propensione africana nel nobile. Dopo la morte di Federico IV nel 1377, il Chiaramonte divenne uno dei quattro vicari che avrebbero dovuto amministrare l'isola in nome della regina Maria d'Aragona. La potenza del conte di Modica, ammiraglio del regno, raggiunse l'apice nel decennio successivo, come testimonia la magnificenza del suo palazzo palermitano. Non è un caso che Manfredi intrattenesse rapporti direttamente con papa Urbano VI, i comuni di Genova, Venezia, Pisa, la corte napoletana e Firenze.<sup>55</sup>

Nel 1388, il doge genovese allestì una spedizione per debellare il pericolo piratesco dalle acque di Barberia e distruggere i covi di Djerba e Gabes. Alla flotta, oltre a 12 galee liguri, contribuirono anche i pisani con 5 galee e Venezia, che forse diede 5 legni.<sup>56</sup> Alla squadra si aggiunsero 3 galee di Manfredi Chiaramonte, sebbene non sia chiaro a quale titolo: egli agiva in qualità di Ammiraglio di Sicilia o per propria iniziativa personale? I siciliani avevano effettivamente mire secolari sul Nord Africa e intendevano riprendere Djerba, già appartenuta al regno tra il 1311 e il 1335.<sup>57</sup> L'armata cristiana occupò le isole del golfo di Gabes nell'agosto 1388 e i patroni genovesi vendettero a Manfredi Chiaramonte i diritti di conquista sul territorio in cambio di 36.000 fiorini, con enormi guadagni per i

55 Salvatore Fodale, *Chiaramonte, Manfredi, conte di Modica*, in: *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 24, Roma 1980, pp. 535–539.

56 Riccardo Predelli, *I libri commemoriali della Repubblica di Venezia*. Regesti, 8 voll., Venezia 1883, vol. 3, nn. 275, 281, 283, pp. 190–191, Genova, 22 gennaio, 1 aprile, 6 maggio 1388. Louis De Mas Latrie, *Traité de paix et de commerce et documents divers concernant les relations des Chrétiens avec les Arabes de l'Afrique Septentrionale au moyen âge*, Paris 1866, p. 239. Nella maggior parte dei resoconti e dei lavori storiografici la presenza di cinque galee veneziane è ignorata, sebbene nei libri commemoriali si dia notizia del loro effettivo allestimento.

57 Emilio Marengo, *Genova e Tunisi 1388–1515*, Genova 1901 (*Atti della Società Ligure di Storia Patria* 32), p. 24.

liguri.<sup>58</sup> Manfredi installò una guarnigione siciliana a Djerba, a lui personalmente infeudata con l'approvazione di papa Urbano VI. Il Chiaramonte si proponeva di completare la conquista con la presa delle isole Kerkenna, ma perse la stessa Djerba nel 1390<sup>59</sup>. Il confine marittimo con il Nord Africa alla fine del Trecento vide uno schieramento cristiano trasversale, coeso grazie alla contrapposizione religiosa e al problema piratesco. La partecipazione siciliana fu sostenuta da baroni locali, che agivano in maniera semi-privata, alienando alle proprie famiglie i frutti delle conquiste africane. Tuttavia, la frontiera rimase uno spazio insicuro. Nel 1398 alcune galee genovesi dirette in Oriente, al comando di Giorgio Granello, furono aggredite da galeotte pirata tunisine, che furono poi sconfitte in un duro combattimento. I liguri così liberarono molti siciliani prigionieri sui legni nordafricani, tra cui donne e bambini catturati durante le incursioni sulla costa. Al contrario, un centinaio di musulmani riuscirono a scappare sulla terraferma siciliana, salvo poi essere catturati dai siracusani. Lo scontro, che avrebbe scatenato una crisi diplomatica tra Genova e il regno di Tunisi, era indicativo dello scarso controllo e della natura conflittuale della frontiera meridionale di Sicilia.<sup>60</sup>

### 3 Conclusioni

La centralità della Sicilia nel Mediterraneo aveva dato origine a una situazione complessa: l'isola si collocava in un punto di intersezione tra bacini mediterranei e *nationes* che condividevano lo stesso territorio, generando una strana società di frontiera. Vi erano confini condivisi in certi momenti, come quello con il Nord Africa musulmano, e confini interni, tracciati dalle fazioni dell'isola, dagli scontri e dalla concorrenza tra i due maggiori attori commerciali, ovvero genovesi e catalani. Le penetrazioni economiche mostrano la continuità di rotte su lunga distanza, gestite da non-autoctoni, che si spingevano fino alla Terra Santa e al Levante. La Sicilia era il cardine di un sistema complesso, inserita nel sistema catalano-aragonese e al contempo al centro della rotta tirrenica, che la connetteva con i porti di area ligure-toscana. Le comunità di stranieri avevano stabile dimora nei centri isolani ed erano più o meno integrate nel tessuto sociale, giungendo a esercitare una pesante influenza negli affari siciliani. La frontiera marittima si denota quindi come

58 Georgii et Iohannis Stellae Annales Genuenses, a cura di Giovanna Petti Balbi, Bologna 1975 (Rerum Italicarum scriptores 17), p. 194.


59 Lo stesso papa romano Urbano VI aveva benedetto l'impresa cristiana verso il Nord Africa, con una bolla del 18 aprile 1388. Fodale, Chiaramonte, Manfredi (vedi nota 55), pp. 538–539.

60 Annales Genuenses, a cura di Petti Balbi (vedi nota 58), pp. 234–235.

una vasta “zona grigia”, in cui agivano comunità-ponte, in grado di svolgere una funzione intermediatrice. Gli attori esterni, per controllare le frontiere marittime, dovevano gestire gli approdi e i flussi dell’isola che ne stava al centro: la Sicilia, più che frontiera, era l’epicentro per controllare le zone marittime circostanti.

Il “lungo Trecento” mostra la complessità di un confine poroso, costantemente attraversato da scambi commerciali e militari: una frontiera aperta e priva di controlli efficaci da parte delle autorità locali, che spesso subivano – o cooperavano con – i traffici esterni, piuttosto che indirizzarli. Pur essendo un’isola situata al centro del Mediterraneo, al regno di Sicilia mancò una propria politica navale, con la conseguente incapacità nel controllare gli spazi marittimi limitrofi. Il mare aveva portato stranieri, piuttosto che proiettare la presenza siciliana all’esterno, come ricorda la frase di Leonardo Sciascia citata in apertura. Il mare, per i siciliani, appariva più sotto forma di minaccia che di invito alla navigazione, favorendo la penetrazione di stranieri invece che l’espansione degli autoctoni. Non sono pochi gli scrittori e i letterati, fino ai nostri giorni, che hanno sottolineato la vocazione contadina e terricola, piuttosto che marittima, della Sicilia.<sup>61</sup> Al contempo, l’altra vocazione del confine siciliano sembra quella alla relazione. Non è possibile concepire la Sicilia tardomedievale al di fuori del sistema delle rotte genovesi e catalane, degli scambi di grano, della presenza di toscani, degli incontri-scontri con il Nord Africa. La Sicilia dell’epoca, agli occhi di osservatori esterni, era il pezzo centrale di un puzzle mediterraneo, che univa i bacini orientale e occidentale del mare interno. La Sicilia era un’isola, ma inconcepibile da sola: parafrasando un poeta inglese, sembra vero, in questo caso, che nessun’isola è un’isola.

## ORCID®

dr. Simone Lombardo  <https://orcid.org/0009-0005-6404-5878>

61 Michelina Sacco, La Sicilia non è un’isola, in: La letteratura del mare. Atti del Convegno di Napoli, 13–16 settembre 2004, Roma 2006, pp. 689–703.