
The logo consists of the text 'CAHIERS DE LA MEDITERRANEE' in a blue, serif font, with 'CAHIERS DE LA' in smaller letters above 'MEDITERRANEE'.

Cahiers de la Méditerranée

65 | 2002

L'esclavage en Méditerranée à l'époque moderne

Corsari schiavi siciliani nel mediterraneo (Secoli XVIII-XIX)

Giuseppe Bonaffini



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/38>

ISSN : 1773-0201

Éditeur

Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine

Édition imprimée

Date de publication : 15 décembre 2002

Pagination : 301-310

ISSN : 0395-9317

Référence électronique

Giuseppe Bonaffini, « Corsari schiavi siciliani nel mediterraneo (Secoli XVIII-XIX) », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 65 | 2002, mis en ligne le 15 octobre 2004, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/38>

Ce document a été généré automatiquement le 19 avril 2019.

© Tous droits réservés

Corsari schiavi siciliani nel mediterraneo (Secoli XVIII-XIX)

Giuseppe Bonaffini

- 1 Nel Cinquecento, la Sicilia era diventata terra di frontiera in un Mediterraneo che vedeva sempre più minacciosa la presenza dell'Impero Ottomano che, giunto al massimo della sua espansione territoriale, aveva chiuso l'Europa in una morsa.
- 2 Sicché nel corso del Seicento, il Parlamento siciliano, deliberò un finanziamento straordinario per accrescere il numero delle galere, piano che non poté essere attuato a causa della crisi finanziaria che a quel tempo colpiva tutte le aree sotto l'influenza "della Spagna, incappata in una serie di rovesci militari"¹.
- 3 Quindi, l'annoso problema di contrastare l'attività corsara del naviglio musulmano nel Mediterraneo, (oltre che quello relativo agli sbarchi clandestini e al pericolo di contagi pestiferi) venne affrontato con il solo rafforzamento delle difese costiere.
- 4 Gli armatori siciliani di contro intravedevano la possibilità di lauti guadagni sfruttando a loro vantaggio la presenza nel Mediterraneo di un gran numero di natanti musulmani. Sicché, autonomiste essi armarono le loro navi di tutto punto per riprendere su vasta scala l'attività corsara, considerata un investimento produttivo, e già praticata ampiamente nei secoli precedenti.
- 5 Spesso queste navi cristiane si spingevano fin sulle coste africane per catturare non solo naviglio e mercanzie, ma anche *merce umana* che, ridotta in schiavitù, era venduta nei mercati siciliani.
- 6 Questa attività, all'inizio svolta autonomamente anche se regolata da norme, aveva preoccupato non poco i vicere di Sicilia per le gravi implicazioni politico-militari che comportava, tanto da costringere le autorità a pubblicare periodicamente dei bandi per tenerla sotto controllo.
- 7 Agli inizi del Cinquecento un mercante di schiavi di Palermo è ricordato col soprannome di *lu nigreri* (il negriero), verso la metà di quel secolo Paolo Caggio, scrittore palermitano pubblica un'operetta in forma dialogica dal titolo *Iconomica* sul governo della casa e della

famiglia, nella quale gli schiavi sono considerati “la più degna, la più gradita, la più eccellente di tutte le possessioni”.

8 Egli afferma che :

“la più ottima e principal possessione che si trovi hoggi è il dominio che noi abbiamo de gli uomini onde ne seguitano le dignità e la reputazione”, per le quali siamo “sempre riveriti et stimati”².

9 Gli schiavi dunque costituiscono un elemento di decoro :

“qualitatif che appare come la testimonianza vivente della fortuna raggiunta dal signore, cui perciò dalla società si concede ogni rispetto e reputazione”.

10 Il padrone ha sugli schiavi un dominio totale e assoluto che così veramente “può dominare gli uomini”. In questo atteggiamento psicologico è da ricercare la causa di quella che il Villabianca chiamava « una forza di frenesia, cioè quasi una smania degli schiavi, che attaccava la nobiltà e in generale le classi più agiate del Cinquecento »³, moda che egli paragonava a quella moderna dei suoi contemporanei di « tener carrozze per mostra ognuno di sua nobiltà e carattere di sua persone » ; a detta del Marchese di Villabianca tutte le famiglie di un certo ceto siciliano erano possessori di schiavi.

11 Il Braudel affermava negli anni ‘50 di questo secolo che :

« la corsa era la guerra lecita resa tale da una formale dichiarazione di guerra o di lettere patenti, da passaporti, commissioni. La pirateria non badava nè alle persone nè alle credenze : era puro brigantaggio »⁴.

12 Tuttavia, lo stesso studioso francese ci mette in guardia da facili, forvianti generalizzazioni o radicali distinzioni, come quelle in cui incorse Guglielminotti⁵, sottolineando che “molti marinai, che navigavano More Piratico, sarebbero stupiti di sentirsi trattati alla stregua dei corsari, ed ancor più di pirati”⁶.

13 Ad aumentare gli equivoci intorno alla definizione delle attività corsare, basti osservare che nel linguaggio comune della Sicilia tutti erano detti pirati : eccezionalmente quelli patentati erano considerati come “affidati a Pyratycam Exercendam”⁷.

14 Sebbene ciò appaia retrospettivamente strano, la corsa ha le sue regole, le sue leggi, le sue costumanze. Difatti, mentre i pirati erano dei fuorilegge dediti ai saccheggi e al brigantaggio, incuranti d’ogni legge che non fosse l’ordine del loro capo, assaltando chiunque gli capitasse a tiro e non battendo alcuna bandiera, i corsari, pur compiendo azioni apparentemente simili, erano invece assai diversi, sia dal punto di vista prettamente giuridico che strutturale.

15 La guerra di corsa, o semplicemente la corsa era organizzata con il sostenuto e l’approvazione di uno stato o monarca che favoriva l’allestimento di una nave da parte di volontari che non fossero militari di carriera, pronti ad intraprendere una spedizione, volgarmente detta *mprisa*, per la quale erano autorizzati, con il rilascio di lettere patenti di corsa o di marca, ad eseguire atti bellici ed usufruire del “diritto di preda” contro il naviglio nemico.

16 Secondo le leggi del mare, tale diritto si esercitava, durante un evento bellico, nelle acque territoriali aperte alla navigazione e comunque in mare aperto, e consisteva nella possibilità di poter visitare ed eventualmente catturare navi mercantili nemiche o anche neutrali, se sorprese in operazioni di contrabbando di materiale bellico a favore di nazioni avversarie⁸.

17 Sempre secondo la legge del mare, i marinai corsari erano assimilati a quelli della marina militare, anche, e soprattutto, quando erano catturati. Il destino dei pirati, le cui imprese,

ora come allora, costituiscono un reato disciplinato dal diritto internazionale (*Dilictum iuris gentium*) in deroga del quale ogni unità navale è come parte integrante dello stato di cui batte bandiera e alle cui leggi e tribunali è sottoposto, finivano, indipendentemente dalla loro nazionalità e del luogo della cattura, per andar incontro alla pena riservata ad apolidi predoni e ladri, cioè l'impiccagione.

- 18 Sebbene non mancassero casi di corsari *illegali*, per lo più marinai forzatamente arruolati che, mal pagati ed ancora peggio nutriti, s'impossessavano della nave dandosi alle ruberie⁹, la corsa restava attività promossa dalla corte o da un'entità statale che, desiderosa di incamerarne parte dei lauti proventi e di usufruire delle capacità paramilitari dietro varie esenzioni e benefici, allettava facoltosi imprenditori e blasonati aristocratici o semplicemente avventurieri senza scrupoli ad armare le navi, per poi dividerne il bottino.
- 19 Quasi tutte le città marinare della Sicilia, grandi o piccole, divennero centri propulsori della fiorente pratica marinara che in breve rivelò il suo stretto legame col mercato della schiavitù, e, come quest'ultimo, risultò essere funzionale al sistema produttivo isolano almeno sino al XVI° secolo, risultando "un non disdicevole investimento"¹⁰ mediante il quale « alcune tra le più nobili famiglie si fecero una fortuna »¹¹. Anche i nobili trapanesi non disdegnavano di investire i loro capitali armando navi corsare, da che tali investimenti procuravano a volta guadagni elevatissimi.
- 20 Non c'era da meravigliarsi più di tanto se l'orizzonte delle coste siciliane brulicava di navi d'ogni risma e nazionalità che, praticavano la corsa. Ai pisani, ai provenzali, ai genovesi ai veneziani, ai catalani, ai maiorchini, ai greci e ai valenzani senza dimenticare i musulmani si aggiunsero gli isolani, messinesi e trapanesi in particolar modo, « non meno abili degli altri »¹².
- 21 Sin dal 1433, il re Alfonso V, con l'intento di incrementare l'interesse intorno ad una così prospera fonte di guadagni, stabilì l'esenzione della gabella del biscotto per tutti coloro che avessero intrapreso la lotta agli infedeli (De esentione gabellae pro classe, qua sit contra Infideles) ricevendo in cambio dagli armatori, una volta detratte le spese, il pagamento di una somma pari ad un quinto della preda fatta¹³.
- 22 Abbiamo riferito in altra sede di atti notarili mandamentali concernenti sottoscrizioni di contratti cosiddetti *ad partem* ove la corsa assumeva connotati di una società commerciale con investimenti di capitali associati. E sebbene il secolo XVII° registrasse un calo della pericolosità delle azioni barbaresche, causato anche da una scarsa ricettività del mercato delle prede, l'allarme pirati non accennò ad attenuarsi, tanto da costringere il governo sabauda prima¹⁴, e quindi quello borbonico di Carlo III, ad esortare i capitani di mare ad armare qualsiasi tipo di imbarcazione, promettendo loro nuove e antiche agevolazioni "para salir en corso contra corsarios Moros, y Turcos"¹⁵.
- 23 Il XVIII° secolo si aprì dunque con un incremento delle agevolazioni da parte dello Stato a favore dei padroni di navi e relativi comandanti, ai quali erano rilasciate le solite autorizzazioni per praticare la corsa contro gli infedeli, ufficialmente allo scopo di porre rimedio alle continue minacce provenienti dal Nordafrica.
- 24 I governi europei avevano ripetutamente tentato di stipulare trattati di pace e di commercio con i governanti barbareschi, ma l'assoluta dipendenza dell'economia del Nordafrica dalle rimesse del mercato delle prede (di cui paradossalmente erano fautori e beneficiari i mercanti europei presenti nei porti africani pronti ad acquistare a poco prezzo le mercanzie razziate dai pirati musulmani), rendeva aleatorio il rispetto degli accordi precedentemente stipulati.

- 25 Visti vani i tentativi diplomatici, agli europei non restò altro che proporre un rilancio della vecchia pratica corsara adeguandola alle necessità del tempo. S'inaugurò così quella che gli studiosi indicano come la fase *statale* del fenomeno corsaro¹⁶. Cioè, lo stato concedeva ai privati licenze per andare in corsa provviste di varie agevolazioni ma legate all'osservanza di precise restrizioni.
- 26 Verosimilmente, i governi agevolavano il rilascio di patenti non solo per motivi di difesa costiera, ma essenzialmente per motivi di ordine economico, poiché l'erario beneficiava delle imposte che i corsari pagavano e, indirettamente, tutta la vita economica traeva vantaggio dall'attività corsara, dove i capitani trovavano utile impiego e la gente di mare occasione di lavoro¹⁷. D'altronde, oggi si dà sempre più importanza ai legami tra corsa e commercio, attività apparentemente inconciliabili ma che in realtà finirono per influenzarsi vicendevolmente e, si è arrivato ad affermare che la corsa abbia contribuito a conservare nel Mediterraneo una certa vivacità commerciale, anche dopo che le scoperte geografiche avevano spostato altrove gli interessi commerciali delle potenze europee¹⁸.
- 27 La Sicilia fu per i barbareschi una fonte inesauribile di approvvigionamento, punto focale di quella *geografia del pericolo* con la quale si è soliti indicare le zone del Mediterraneo maggiormente esposte alle scorrerie piratesche. Vittorio Amedeo II di Savoia, asceso al trono di Sicilia in seguito alla guerra di successione spagnola, si occupò febbrilmente della difesa del nuovo possedimento. Infatti, temendo che i turchi ed i barbareschi spinti dalla monarchia iberica, desiderosa di impossessarsi dell'antico dominio, potessero tentare di invadere l'isola, badò a riattivare il servizio di sorveglianza costiera operata dalle galere militari¹⁹, ordinò al viceré Maffei di spiare i movimenti navali degli avversari avvalendosi delle informazioni avute da Malta²⁰ e, seppur non disdegnasse di prendere contatti con le reggenze mediante l'aiuto di consoli stranieri, decise di accordare *l'opportuna licenza* a quanti volessero andare in corsa contro "*Barbari, Turchi, et altri nemici della nostra Santa Fede*"²¹.
- 28 A conferma di tale orientamento, furono accordate delle patenti di corsa in data 17 aprile 1714 ai liparoti Giuseppe Casella e Giuseppe Cundo. Entrambi proprietari di una *filuca longa* s'impegnarono ad uscire in mare col solo proposito di perseguire gli infedeli musulmani previa "*sottomissione avanti la Corte Capitanale di Lipari di non offendere altri*", ed in caso di catture avrebbero condotto nei porti di Palermo o Messina o "*altro principali di questo Regno*" dandone avviso alle istituzioni²² i navigli barbareschi.
- 29 Con la pace stipulata agli inizi del XVIII con la Sublime porta, la Sicilia poté beneficiare di un lungo periodo di tregua fino all'avvento al trono di Carlo III di Borbone, Re di Napoli e di Sicilia dal 1734. Negli anni precedenti la sua ascesa al trono, le coste mediterranee avevano subito una recrudescenza di incursioni barbaresche, tanto da costringere il re a porre rimedio a tali minacce, rafforzando la marina militare e cercando di rinnovare nei sudditi il desiderio di dedicarsi alla corsa.
- 30 Diede disposizioni in tal senso agli uffici preposti inviando circolari per "*la sicurezza di navigazione e commercio pubblico*"²³, facendone pervenire copia in Sicilia il 14 aprile 1736, con l'indicazione che si provvedesse a darne avviso a tutte le città marinare isolate senza tralasciare Lipari e Pantelleria, i cui abitanti da sempre erano tra i più attivi protagonisti della guerra di corsa.
- 31 Per invogliare i proprietari e capitani di navi ad intraprendere la rischiosa attività di corsari, furono concesse numerose agevolazioni, come il rifornimento a titolo gratuito de "*las necessarios municiones de Guerra como tambien el Bischocho correspondiente a la*

manutencion de sue tripulacion"²⁴, arrivandosi persino a prestare le armi per l'intero arco del semestre in cui erano valide le patenti.

- 32 Evidentemente le elargizioni, di cui sopra, erano condizionate dall'effettivo svolgimento dell'attività corsara, escludendo le interruzioni per motivi di quarantena. I capitani erano obbligati a rilasciare una "*relacion Jurada*" nella quale era trascritto l'avvenuto utilizzo delle munizioni a causa dell'effettiva "*funciones de combates*"²⁵. Estrema importanza era data ai luoghi dove potevano operare le navi corsare, specificando che non era concesso di poter "*corsear al Archipelago nì Adriatico*"²⁶, poiché precipuo compito era quello di difendere le coste dalle scorrerie nemiche.
- 33 Le patenti contenevano altresì la suddivisione del bottino che era da considerarsi di proprietà dei corsari, eccezion fatta per gli schiavi utili al lavoro che venivano impiegati nelle regie galere²⁷. Il sovrano sollecitava il viceré a mostrarsi estremamente favorevole verso gli aspiranti corsari, ma contemporaneamente li esortava ad usare la massima cautela nel rilasciare le patenti. Prima del rilascio, le autorità competenti avevano l'obbligo di accertare lo stato delle navi, l'adeguatezza dell'equipaggio e dell'armamento, nonché le capacità marinare del capitano e la sua affidabilità dal punto di vista morale.
- 34 Nonostante le ottimistiche previsioni, gli ambienti marinari isolani non mostrarono alcun interesse per l'iniziativa governativa tanto che le ordinanze furono ripubblicate, dietro sollecitazione del segretario di Stato Montealegre, ad opera del Real Patrimonio e su delega viceregia. Le sollecitazioni del Montealegre non produssero i risultati sperati, e bisogna attendere due anni ancora per vedere finalmente rilasciata la prima patente a un privato cittadino per l'inizio dell'attività corsara.
- 35 Infatti, vista la necessità di opporsi con tutta la forza ai continui assalti dei corsari barbareschi che frequentemente mettevano a repentaglio la sicurezza delle spiagge, degli abitanti e del commercio del regno, ed in ottemperanza agli ordini regi sulla corsa, il viceré Corsini decise di concedere a Juan Lignarolo di Trapani, e al suo sostituto e concittadino in caso di "*su enfermedad o de su muerte*" Antonio Cabba, la "*Patente para ire en corso*" avente durata semestrale²⁸.
- 36 Sebbene il documento non riporti indicazioni circa il mese e il giorno del rilascio, come dell'entità dell'equipaggio della *goleotta* armata per l'occasione del corsaro, tuttavia è da considerare coevo agli altri documenti cui facciamo riferimento e importante ai fini delle informazioni in esso contenute.
- 37 Il Lignarolo fu autorizzato ad approvvigionarsi presso i magazzini di Trapani di biscotto e munizioni nelle quantità necessarie all'adempimento della sua funzione di corsaro e in base alla consistenza dell'equipaggio della nave, senza l'obbligo di sottostare al pagamento di alcun onere, fermo restando l'obbligo di presentare il necessario documento di obbligazione, con il quale garantiva la sua assoluta buona fede nell'assoggettarsi alle ordinanze sulla guerra di corsa²⁹.
- 38 Il rilascio delle patenti era garantito da documentazione debitamente sottoscritta dalle parti, con la quale le autorità si cautelavano da eventuali inconvenienti che potevano derivare da una condotta non rispondente ai canoni della corsa. La documentazione archivistica (patenti o lettere) ci rivela inoltre che i viceré richiamavano l'attenzione dei vari governatori o tenenti generali di Trapani, diretti responsabili dei rifornimenti di generi alimentari e munizioni, di farsi rilasciare dai corsari una "*Fianza*" o garanzia prodotta da "*personas benestantes*" che garantisse sulle intenzioni degli aspiranti corsari accollandosi l'onere di risarcire le loro eventuali insolvenze.

- 39 Nel caso specifico della patente rilasciata al Lignarolo, furono inserite lacune limitazioni come quella di non “*molestar las embarcaciones de los vassallos di S.M., ni de sus amigos, y confederados*” e di operare esclusivamente nei mari dei domini regi e in Barberia “*sin pasar al Adriatico, ni Archipelago*”.
- 40 Tali limitazioni apparivano anche negli ordini inseriti nelle circolari regie, con l’eccezione che prima tra i nemici da perseguire vi erano anche i “*Turcos*”, e qui, come in tutte le patenti che seguirono, erano assenti : cioè da imputare al fatto che erano in corso le trattative con la Suprema Porta per un accordo di pace e di commercio che, in realtà, fu stipulato poco tempo dopo.
- 41 Minuziose erano poi le istruzioni attinenti al problema delle prede. Il Corsini fece presente al “*Patron*” che queste dovevano essere condotte indenni presso i porti dei domini regi ove i “*suis Ministros sean declarados buenos, o malos*”³⁰. Infatti, la cattura di una nave non dava *ipso facto* il diritto di essere immediatamente proprietari del bottino e della relativa *merce umana*. Bisognava innanzi tutto accertare la nazionalità del natante e con essa la legittimità della preda. Si ricorreva quindi all’esame dei documenti dei passeggeri e delle bolle di carico, e si verificava pure se lo stato di cui il battello batteva bandiera fosse o no in tregua col proprio.³¹
- 42 Bersaglio dei corsari erano in primo luogo le navi con i loro carichi di mercanzie più o meno pregiate, le attrezzature, ma soprattutto gli uomini, la merce più ricercata e più preziosa, da vendere al migliore offerente o da restituire ai familiari dietro pagamento di un congruo riscatto.
- 43 Nel fondo della Redenzione dei Cattivi, conservato presso l’Archivio di Stato di Palermo, abbiamo rinvenuto una relazione, scritta dai responsabili della istituzione filantropica siciliana, sulle vicende di una nave siciliana in navigazione nel mare di Sicilia catturata da una nave corsara francese.
- 44 La nave, comandata da Antonio Barranco di Cefalù, era partita da Agrigento il 14 giugno 1807 alla volta di Palermo ; aveva a bordo un carico di orzo, 16 marinai di equipaggio e 5 passeggeri :
- “Or mentre il suddetto Sciabecco insieme con le 22 persone indicate faceva vela di Girgenti a Palermo, alli 15 giugno 1807 alle ore 13 sopra il Capo Granito Mare di Mazara fu predata da un Corsaro francese, e trasportato in Tunis, ove ancorò il giorno 16 dell’istesso mese alle ore due di notte, non ad altro oggetto, se non che per vendersi in Tunis dai francesi la barca, il carico dell’orzo, e ritirarsi presto il denaro, e quindi trasportarsi a Marsiglia li n.22 persone come prigionieri di guerra”.³²
- 45 Appena catturata la nave il comandante francese, trasferì metà delle prede nella sua nave, mentre le altre dieci prede (compreso il comandante) rimasero in quella siciliana con a bordo parte dell’equipaggio francese che teneva sotto controllo gli uomini catturati. Stranamente l’arrivo a Tunisi delle due imbarcazioni avvenne in date diverse, infatti la nave predata attraccò nel porto di Tunisi il 16 giugno, mentre l’altra vi giunse il giorno 18.
- 46 Giunto a Tunisi, il comandante francese, riuscì a vendere l’imbarcazione predata e l’orzo, mentre le 22 prede umane avrebbero dovuto essere trasferite a Marsiglia come prigionieri di guerra. Per evitare che il corsaro francese potesse attuare il suo piano, il comandante della imbarcazione siciliana riuscì ad avvisare subito il console Generale Inglese a Tunisi il quale, come primo atto, riuscì a bloccare nel porto di quella città la nave francese

assicurando ai prigionieri siciliani non soltanto la sua protezione, ma si impegnò anche “a mandarli liberi in Sicilia”.

- 47 Tutta l'operazione ebbe un costo elevato per la Redenzione di Palermo, in quanto costretta a rimborsare tutte le spese anticipate dal Console inglese, il quale si impegnò, inoltre, con il comandante corsaro a rimandare :
- "altrettanti prigionieri francesi fatti dagli Inglese liberi in Francia. Su tale parola del Sig. Console Ingles il Corsaro francese desistette dall'impegno, e gli consegnò tutte le n.22 persone libere per essere restituite in Sicilia".³³
- 48 La complessa operazione potè verificarsi perché il Bey di Tunisi, non “prese alcuna ingerenza in questa preda”. Ricordiamo che, se avesse voluto, avrebbe potuto schiavizzare i nostri “senza offesa per la Francia, giacché tutti erano entrati nel porto di Tunisi, sotto bandiera francese”.
- 49 Il Console inglese si prese carico delle spese di vitto e alloggio per tutte le 22 persone, in quanto erano stati “spogliati e del denaro e della roba dal Corsaro”, e provvide anche a noleggiare un'imbarcazione per il loro trasferimento in Sicilia.
- 50 Trasferimento che avvenne per mezzo di un *lardello turco* comandato da Patron Giovanni La Barbera di Lipari che, imbarcati gli uomini il 24 giugno di quell'anno raggiunse Palermo il 29 dopo cinque giorni di viaggio.
- 51 Una volta approdati a Palermo i 22 prigionieri liberati furono rinchiusi nel Lazzaretto a “purgar li 28 giorni di contumacia”

NOTES

1. - S. Pedone, *Il portolan o di Sicilia di Filippo Geraci*, Palermo 1987, p. 31.
2. - P. Caggio, *Iconomica*, Venezia 1552, pp. 41 e sgg.
3. - G. Marrone, *La schiavitù nella società siciliana dell'età moderna*, Caltanissetta-Roma, 1972, pp. 199-200.
4. - F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino 1976, pp. 920-922.
5. - A. Guglieminotti, *La guerre dei pirati e la marina pontificia dal 1500 al 1560*, I, Firenze 1876, p. 40.
6. - F. Braudel, *op cit.*, p. 923.
7. - A. Italia, *Sicilia feudale*, Genova 1940, p. 363.
8. - G. Porcaro, *La marina mercantile napoletana*, Napoli 1954, p. 79.
9. - *Cfr. Ivi.*, p. 86.
10. - I. Peri, *La Sicilia dopo il Vespro*, Bari 1990, p. 124.
11. - D. Mack Smith, *Storia della Sicilia medievale e moderne*, Bari 1970, p. 175.
12. - *Cfr. G. Marrone, La schiavitù nella società siciliana nell'età moderna*, Roma- Caltanissetta 1972, p. 28.
13. - F. Festa, *Capitula regni Siciliae*, Palermo 1865, p. 231.
14. - V. E. Stellardi, *Il regno di Vittorio Amedeo II in Sicilia dall'anno 1713 al 1719*, Torino 1862-1865, p. 250.

15. - R. Panetta, *Il tramonto della Mezzaluna*, Milano 1984, p. 172.
 16. - S. Bono, *I corsari barbareschi*, Torino 1964, p. 87.
 17. - S. Bono, *Corsari nel Mediterraneo : Cristiani e Musulmani fra guerre, schiavitù e commercio*, Milano 1993, P ; 68.
 18. - *Cfr. Ivi.*, p. 86.
 19. - *Cfr.* V. E. Estellardi, *Il regno di Vittorio Amedeo II in Sicilia dall'anno 1713 al 1719*, Torino 1862-1865, pp. 168-169. Per un approfondimento del breve e sfortunato regno di Vittorio Amedeo II di Savoia, cui la Sicilia era stata ceduta dopo la guerre di succession spagnola, *cfr.* il volume di S. Candela, *I piemontesi in Sicilia 1713-1718*, Caltanissetta-Roma 1996.
 20. - *Cfr. Ivi.*, p. 149.
 21. - *Ivi.*, p. 190.
 22. - *Cfr. Ivi.*
 23. - Archivio di stato di Palermo (A.S.P.) *Real Segretaria incartamenti*, busta 2520, c. 102.
 24. - *Ivi.*, c. 82.
 25. - *Ivi.*
 26. - *Ivi.*
 27. - *Ivi.*
 28. - *Ivi.*
 29. - *Ivi.*
 30. - *Ivi.*
 31. - S. Bono, *I corsari nel Mediterraneo, op. cit.*, p. 131.
 32. - A. S. P., *Fondo Redenzione dei cattivi*, vol. 174.
 33. - *Cfr. Ivi.*
-

AUTEUR

GIUSEPPE BONAFFINI

Université de Palerme