



Regione Siciliana
Assessorato dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana
Dipartimento dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana
www.regione.sicilia.it/beniculturali

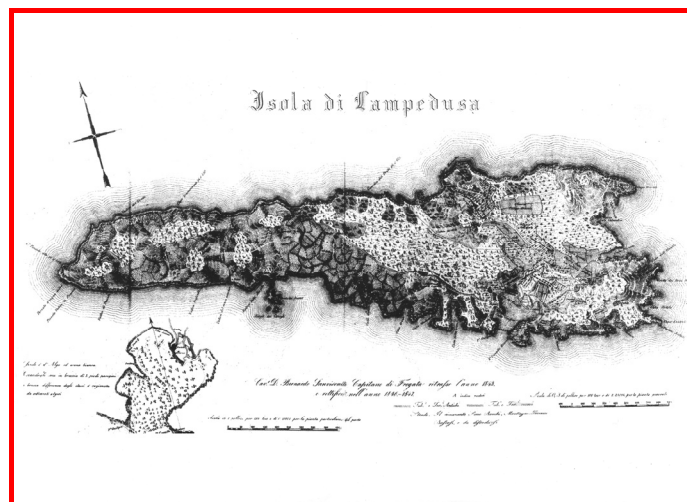


Area Soprintendenza del Mare
via Lungarini, 9 - 90133 Palermo
tel. 091 6172615 – fax 091 6230821
sopmare.area@regione.sicilia.it
www.regione.sicilia.it/beniculturali/sopmare

Servizio Beni Storico-artistici e Demo Antropologici
Via Lungarini, 9 - 90133 Palermo
tel. 091 6166135 – fax 091 6230637
sopmare.serv.ssaa@regione.sicilia.it

U.O. III – Conoscenza tutela e valorizzazione del Patrimonio Storico-artistico ed Etno-antropologico
Lungomare Cristoforo Colombo, 4521 - 90151 Palermo
tel. 091 455142 – fax 091 455005
sopmare.uo3@regione.sicilia.it

ARTIGLIERIE DA FUOCO NELLE ACQUE DI LAMPEDUSA FRA STORIA E RITROVAMENTI



Il naufragio della flotta di Carlo V del 1551 e i cannoni di Cala Pisana

di Alessandra Nobili
Dirigente dell'Unità Operativa III

La storia dell'arcipelago delle Pelagie nelle fonti è soprattutto storia contemporanea, poiché la colonizzazione di Lampedusa e Linosa ebbe inizio nel 1843, ad opera dei Borbone, e seguì ad un lungo periodo di decadenza e abbandono delle isole.

Popolate sin dalla Preistoria (Ashby 1911, 11-84; Radi 1972, 197 ss.; Tusa 1983, 183) e ben inserite nei circuiti commerciali del mondo romano come attestano le ricerche archeologiche (De Miro e Aleo Nero 1988-1989, 547-550; 1992, 45-53; De Miro 1994, 17-47), a partire dal Medioevo le isole rimasero quasi completamente deserte.

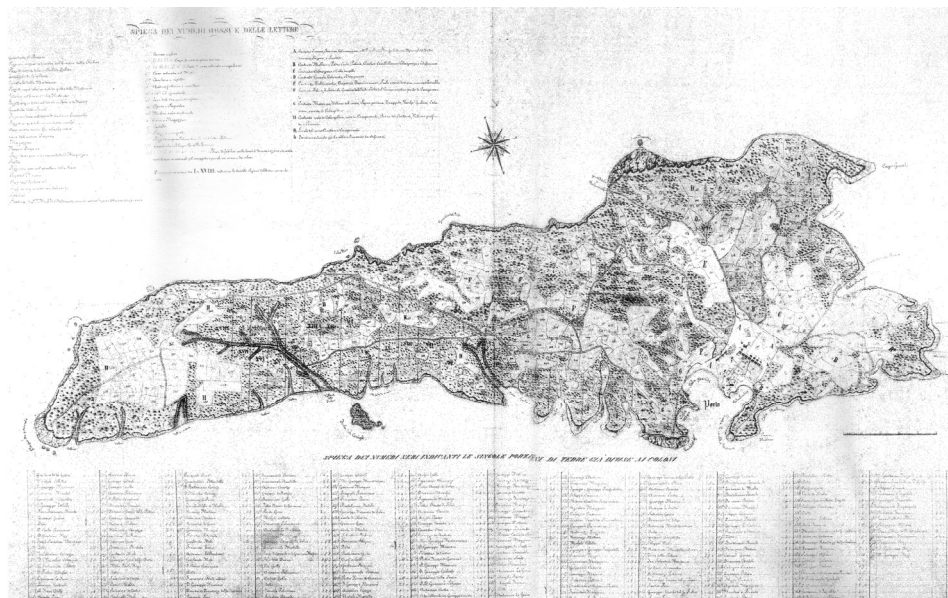
Nel 1436 Lampedusa e Linosa furono date in feudo dal re Alfonso d'Aragona a Giovanni De Caro, dei Baroni di Montechiaro e, agli inizi del Seicento, compaiono nel testamento di Ferdinando Tomasi, figlio di Francesca De Caro, ultima discendente della baronia di Montechiaro. Il titolo di Principe di Lampedusa fu concesso alla famiglia Tomasi da Carlo II di Spagna, nel 1667.

Non essendo stato oggetto di efficaci iniziative atte a fondare insediamenti da parte dei Tomasi, e trovandosi notevolmente lontano dalla Sicilia, l'arcipelago costituì base privilegiata per la pirateria e, tra la fine del Settecento e gli inizi dell'Ottocento, Lampedusa venne occupata da famiglie di maltesi, di francesi e, in ultimo, di inglesi.

Tale situazione indusse i Borbone a prendere delle misure per rendere saldo il proprio dominio sulle Pelagie. La colonizzazione dell'arcipelago si prospettò all'amministrazione borbonica come una necessità di conferma, e persino di riappropriazione, della sovranità sulle isole, al fine di respingere ogni velleità inglese di estendere ulteriormente il proprio dominio nel Mediterraneo con la conquista di territori dall'importante valore strategico, sia sotto il profilo militare, sia dal punto di vista economico.

Per tali motivi, benché le ricerche effettuate dalla Corona sulla legittimità del "proprietario dominio" della famiglia Tomasi su Lampedusa e Linosa avessero evidenziato una serie di lacune documentarie che inducevano a ipotizzare infondate le pretese della famiglia, re Ferdinando II di Borbone rinunciò alla dimostrazione dell'originaria demanialità delle Pelagie e dispose l'affrettato esborso ai Tomasi, da parte dell'erario, di 26.000 ducati per l'acquisto delle due isole (1841), avviandone l'immediata colonizzazione.

Dell'operazione fu incaricato il Tenente di Vascello Comandante Bernardo Sanvisente, che iniziò la colonizzazione a partire dal 1843 per Lampedusa, mentre quella di Linosa ebbe inizio nel 1845 (Avogadro Di Vigliano 1880; Calcara 1847, 1847, 1851; Fragapane 1993; Gibilaro 1991; Sanvisente 1849; Schiro' 1860, 1861).



Pianta topografica dell'isola di Lampedusa. Mappa disegnata dall'agrimensore Rosario Dottore, s.l., s.d. (Biblioteca centrale della Regione Siciliana "Alberto Bombace"). La carta fu disegnata negli ultimi anni del regno borbonico, in occasione dello studio che l'ing. Giorgio Schirò doveva redigere "per servire di base all'accantonamento dei boschi, all'assegnamento delle case e delle terre ai Coloni ed alla imposizione dei rispettivi canoni".

Tiziano Vecellio, Ritratto di Carlo V a cavallo, 1548, olio su tela, cm 332 x 279, Museo del Prado, Madrid

Il naufragio della flotta di Carlo V nelle fonti bibliografiche

Attorno alla metà del XVI secolo le Pelagie erano pressoché disabitate.

Per tale motivo le fonti di età moderna non si soffermano particolarmente sull'arcipelago, ma c'è un episodio che viene riportato con una certa enfasi: il naufragio, sull'isola di Lampedusa, di una flotta di Carlo V, in navigazione verso l'Africa, nell'anno 1551. Esso trova la sua maggiore divulgazione nel *De rebus Siculis, Decades Duae* di Tommaso Fazello, uno dei testi fondamentali per la storia di Sicilia che narra le vicende dell'isola dalle origini fino all'abdicazione di Carlo V nel 1556, dato alle stampe a Palermo tra il settembre del 1557 e i primi mesi dell'anno successivo.

Scrivendo il Fazello:

Nel mezzo del mare tra Cercina e Sicilia, son l'Isole Pelagie, e son tre, le quali son diserte; cioè Lampedusa, Lalenusa, e Scola, e son poco lontane l'una dall'altra. Lampedusa è la maggior di tutte, e gira intorno dodici miglia, e ritiene l'antico nome, il quale gli fu posto per cagione degli spessi baleni e lampi, che vi si vedono, dove era già una fortezza del medesimo nome dell'isola, ed un castelletto, di cui si vedono ancor oggi le reliquie. Vi è ancora una voragine, o uno speco, ed una chiesa dedicata alla Vergine Maria. Dalla parte di verso ponente, è piena d'altissime, e di scoscese rupi, e di verso levante risguarda l'isola delle Gerbe, la quale si vede stare a guisa d'un'onda marina. Quest'isola è diventata famosa a' miei tempi, per cagion dell'armata di Carlo V imperatore, di cui era capitano Antonio d'Oria Genovese, il quale miseramente vi fece naufragio. Perché l'anno MDLI, intorno a' quattro giorni di luglio, essendosi partito da Messina il detto Antonio, insieme con quindici galere, con le quali egli portava vettovaglia alla città d'Africa, la quale l'Imperadore avea tolta di fresco a' Turchi, levatasi in un subito una grandissima, ed inaspettata fortuna di mare, venne a spongere l'armata di notte verso Lampedusa, e la gittò da quella parte dell'isola, ove gli scogli son più acuti, e la spiaggia più sassosa, ove otto Galere, percotendo negli scogli si ruppero, e vi morirono più di mille uomini, di diversi ordini e condizioni; e se lo splendor d'un fulmine, e lo spesso fiammeggiar di baleni, che venivano lucidissimi tra la grandissima pioggia non avessero fatto vedere alle compagne il miserando spettacolo dell'altre, e per questo avvertitele a ritornar con tutte le forze indietro, tutta l'armata in quella spaventevole notte andava in rovina (Fazello, trad. Remigio, rist. anast. 1978, 1: 22-23).¹

Oltre a questa descrizione del naufragio, che certo rappresenta una fonte preziosa perché coeva all'accaduto, si ritiene di notevole interesse un altro resoconto, sempre coevo ma meno noto, contenuto nel libro intitolato *Compendio d'Antonio Doria delle cose di sva notizia et memoria occorse al Mondo nel tempo dell'Imperatore Carlo Quinto* stampato a Genova nel

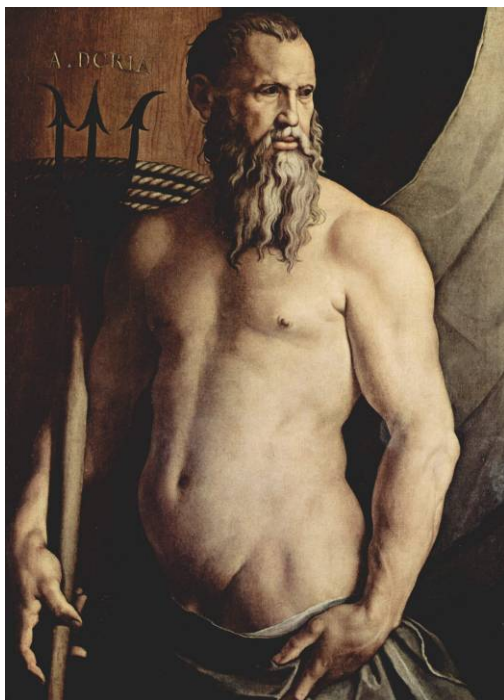


¹ L'episodio viene riproposto in varia maniera in una serie di testi successivi e di studi recenti; sono soprattutto le opere ottocentesche, ed in particolare le descrizioni contenute nelle enciclopedie e negli atlanti, a produrre versioni distanti da quelle originali, con la caratteristica dominante di scambiare Antonio Doria per il più famoso Andrea. Così, ad esempio, scrive d'Avezac: ... *Depuis là jusqu'au cap du Ponent la côte redevient accore et inabordable: on raconte qu'André Doria, après un engagement avec les Turks, étant venu chercher à Lampédouse un refuge contre la tempête, plusieurs de ses vaisseaux, entraînés de ce côté, eurent beaucoup à souffrir, tandis que ceux qui accostèrent vers l'est s'en trouvèrent mieux: au surplus, l'infatigable marin parvint à réparer ses avaries dans l'île même, de manière à pouvoir reprendre aussitôt la mer (Avezac 1848, 106).*

1571. Tale testo assume un'importanza particolare come fonte poiché scritto da quello stesso Antonio Doria² che capitanava la flotta delle navi colate a picco.

L'episodio del naufragio si colloca nel quadro delle lotte che Carlo V sviluppò a metà del Cinquecento per il controllo del Mediterraneo contro i Turchi che minacciavano i traffici commerciali cristiani e che vide a più riprese la perdita e la riappropriazione da parte dell'Imperatore di presidi strategici in Nord Africa.

Elemento di punta dei conflitti sul mare di Carlo V contro le forze di Solimano era la flotta comandata dal genovese Andrea Doria, che in quel periodo (1551) si trovava nelle acque di Gerba, sulle tracce di Dragut: ... scorrendo Andrea Doria con le galee alli Gerbi, ritrovò Dragutto in quel canale con diecisette vascelli fra galee, e fuste, che spalma. Nonostante il Doria fosse in condizioni di vantaggio, il pirata, con uno stratagemma, riuscì a fuggire: *Il Draguto ... fece cavare in tanto da suoi schiavi ne luoghi di quel canale dov'era poco fondo, e levate l'artiglierie, e le robbe dai vascelli, e posti su le barche, gli alleggerì tanto che puotè traggertagli dall'altra parte dell'Isola, e se ne uscì prima che Andrea se ne fusse avveduto* (Doria 1571, 110).



Agnolo Bronzino, Ritratto dell'ammiraglio Andrea Doria come Nettuno, 1540-1550 ca., olio su tela, cm 115 × 53, Pinacoteca di Brera, Milano

Fallito il bersaglio, Andrea Doria si allontanò per ordine dell'imperatore con la missione di riportare suo figlio Filippo in Spagna e il re di Boemia in Italia. A guardia di quei mari fu lasciato Antonio Doria, con sedici galere.

Nel frattempo si diffuse la notizia che Solimano stava organizzando una grande spedizione per la riconquista del Nord Africa, incalzato da Dragut: *Intendendosi come Solimano mandava potente armata, con voce di voler recuperare Africa, e che Draguto era andato in Costantinopoli a sollecitarla, e che già era partito a quella via dall'Isola di Zante, et essendo in un medesimo tempo scritto a Gioan di Vega, da Hernando suo figlio, rimasto in custodia di quel luogo con ottocento Spagnuoli, che gli mandasse soccorso di piu soldati, guastatori, e vettovaglie, artiglierie, e monitioni, ritrovandosene sprovisto, e che altrimenti gioggendovi l'armata, non era possibile fargli resistenza, fu Antonio ricercato da Giovan di Vega d'andarvi con le galee a portargliele ...* (Doria 1571, 110-111).

Dal Fazello apprendiamo che Antonio Doria, imbarcate le vettovaglie, partì da Messina.

La rotta consentiva lo scalo all'altezza delle isole maltesi.

Così continua la narrazione del Doria: ... *arrivato all'Isola del Gozo, e turbatosi il tempo, fu giudicato esser pericoloso uscire dal porto. Ma considerato egli che la salute d'Africa consisteva in quell'aiuto, posposti tutti gl'altri rispetti, e risolutosi di volerla soccorrere innanzi l'arrivo dell'armata Turchesca, alla quale i venti favorivano, seguì il cammino* (Doria 1571, 111).

² Antonio Doria, di Genova (1495 ca.-1577). Marchese di Santo Stefano d'Aveto e di Ginosa. Cugino del più famoso Andrea. Da giovane inizia a viaggiare in Spagna, con il padre. Lavora nel settore del commercio. A trent'anni si unisce ad Andrea Doria, al servizio della Chiesa. Nel 1528 spezza il sodalizio con Andrea e successivamente il loro rapporto resterà sempre conflittuale. Oltre che in proprio e con lo Stato Pontificio, lavora al soldo di Francia, Impero di Carlo V e Spagna. Ambisce a succedere ad Andrea Doria al comando della flotta imperiale, ma alla morte dell'ammiraglio (1560) l'incarico viene conferito al nipote di Andrea, Giovanni Andrea. Nel 1565 riceve la carica di Presidente del Regno di Sicilia. Pubblica a Genova il libro *Compendio d'Antonio Doria delle cose di sva notizia et memoria occorse al Mondo nel tempo dell'Imperatore Carlo Qvinto*, nel 1571.

Le condizioni del tempo erano quindi diventate proibitive per una tempesta che gli elementi della narrazione sembrano indicare generata da venti provenienti dai quadranti orientali, come suggerisce la notazione che l'armata turca navigava in favore di vento.

Il buio della notte e le caratteristiche morfologiche di Lampedusa non consentirono però alla flotta di avvistare l'isola per tempo, tanto che ... *crescendo la fortuna, e sopravvenendo la notte oscurissima, ingannati dalle correnti, sette delle sue galee, in una de quali era esso Antonio, diedero in terra nell'Isola di Lampedusa prima d'haverne vista, e rompendosi, annegarono gran numero d'huomini, campando esso ...* (Doria 1571, 111).

Le notazioni del Fazello – che a proposito del tipo di costa sulla quale ruppero le navi dice *da quella parte dell'isola, ove gli scogli son più acuti* – e la descrizione del Doria – nei riferimenti agli scali toccati e alle caratteristiche del vento – fanno intendere che la flotta, spinta presumibilmente da venti di Grecale, si schiantò sui lati orientale e settentrionale dell'isola.

Nonostante tutto Antonio Doria riuscì con le galere scampate al naufragio a raggiungere la meta, come evidenziato dal resoconto che così seguiva: ... *il quale rimbarcatosi in una dell'altre galee (che essendo a dietro fatta l'alba si ridussero in un porto di quell'Isola) continuò il viaggio: arrivato in Africa, messe in terra il soccorso salvato, supplendo con l'ordinario delle galee ... di che avisato il Bassà, e Draguto, lasciato quel disegno, andarono con l'armata a combattere la Città di Tripoli, guardata da Cavalieri Hierosolomitani, qual presero, e ne fecero Signore il Draguto* (Doria 1571, 111).

Di lì a qualche anno la campagna d'Africa venne interrotta, poiché giudicata troppo onerosa e difficile nel mantenimento delle zone conquistate. Così infatti annota il Doria: *Alquanto tempo poi, non volendo L'Imperatore mantenere tanta spesa nella costa di Barberia, ordinò che si mancasse di quella della terra d'Africa. E così Gioan di Vega suo Vicere di Sicilia, facendo riempire l'entrata della Darsena. E ruinate le mura, fu levato il presidio* (Doria 1571, 111).

La descrizione del naufragio della flotta di Carlo V a Lampedusa in un documento dell'Archivio di Simancas

Conferme sulle ipotesi formulate sulla base delle fonti sopra citate e maggiori dettagli sulla dinamica del naufragio provengono dal rinvenimento di alcuni documenti inediti conservati presso l'Archivo General de Simancas, ed in particolare dalla *Relacion de lo que escribe Ant.o doria sobre la perd.a de las galeras, Julio [1551]*,³ manoscritto in lingua italiana di Antonio Doria.

La relazione descrive la parte del viaggio che riguarda l'episodio del naufragio, spiegando le cause della perdita delle galere e mettendo in evidenza tutte le azioni intraprese al fine di garantire in ogni caso il perseguimento degli obiettivi prefissati, e cioè portare soldati, armi, munizioni e vettovaglie alle guarnigioni imperiali assediate della Berberia.

Il Doria, narra il documento, partì dall'Isola di Gozo nel pomeriggio del giorno 3 del mese di Luglio del 1551, alle ore sedici, circa, con destinazione "Africa": *Alli 3 del presente mese di luglio a circa sedici ore piando li venti in poppa per il nostro viaggio de Africa fecemo partenza dall'insola del Gozo con le borde et tutto il giorno il detto vento a segno di greco andò crescendo e il mare ingrossando.*

Di particolare interesse è la notazione al riguardo del vento che viene esplicitato essere di Grecale, dato sino ad ora ipotizzato, ma non indicato espressamente in alcuna delle fonti note.

³ Archivo General de Simancas, Papeles de Estado - Sicilia, legajo 1119, n. 79.



Ipotesi ricostruttiva della rotta seguita dalla flotta di Antonio Doria, in navigazione verso l'Africa i primi di luglio del 1551

Verso sera la flotta era giunta *sopra la lenosa*⁴ e il mare era tanto forte che *scorreva sopra le galere*. L'oscurità della notte e le proibitive condizioni del mare crearono una serie di preoccupazioni sulla rotta, poiché era necessario passare lontano da Lampedusa, molto bassa e perciò poco visibile anche in condizioni ottimali. Questa preoccupazione è espressamente indicata nel documento, dove si legge: *et crescendo tutta via il vento et il mare con una obscurità de la notte grandissima dubbitando del insola dela lampedosa, ci mettessimo al orsa per la via di scirocho. Al qual camino per ragion de carte passavamo a circa vinti miglia da detta Insola de lampedosa.*

Ma poco prima dell'alba, d'improvviso le navi si trovarono a ridosso dell'isola, e per molte di esse non fu possibile evitarla, andando ad infrangersi: *il mare grosso e le correnti hebberon tanta forza che ci portarno a circa una hora avante giorno inmezzo di ditta insola da tramontana, arrivando in quel instante una borrhasca di tanta acqua con vento et con tanta obscurità che ci fece trovar in terra prima che potessimo in alchun modo vederla*. Anche qui si rivela un altro elemento di estremo interesse poiché, a proposito dell'impatto con l'isola, viene fatto un riferimento alla costa settentrionale.

Solo alcune riuscirono ad evitare l'isola: *alchune galere la viddero al lume de alchun relampago, et altre dettero in terra prima che haverne alchuna vista, et era tanto il rumore de le onde e de la acqua che pioveva che non si poteva sentir il mare che sbatteva nelle roche.*

La relazione prosegue con la descrizione di quanto accadde alle navi: *Dettero in terra, de le mei galere, la capitania, la speranza e la amititia, la capitania de don berengher de reshegens, la capitania e patrona del marchese di terranova, la patrona del s.or di monaco,*

⁴ L'Isola di Linosa.

la capitania e gatta del capitan cigala e la califfa di Sicilia. La mia patrona per temporegiar l'altra mia galera ventura che ruppe il timone la notte, finché non fece giorno et hebbero vista di terra; la capitania del s.or di monaco e la mia galera fede donarno fondo a li ferri in mezzo certe roche, la gloria di sicilia si trova alquanto più discosta.

La flotta era quindi composta da 15 galere. Sei erano dello stesso Antonio Doria (Capitana, Speranza, Amicizia, Patrona, Ventura, Fede), due del *marchese di terranova*⁵ (Capitana e Patrona), una di *don berengher de reshegens*⁶ (Capitana), una del *s.or di monaco*⁷ (Patrona), due del *capitan cigala*⁸ (Capitana e Gatta); c'erano inoltre due galere di Sicilia (Califfa e Gloria). Queste ultime erano di proprietà dello Stato, mentre le altre imbarcazioni, com'era d'uso soprattutto nel Cinquecento, svolgevano un servizio pubblico ma erano di proprietà di privati che volta per volta le mettevano a disposizione di questo o quel potentato.

I nomi che emergono sono quelli di personaggi che ricorrono spesso come armatori e/o capitani nelle flotte imperiali impegnate contro i Turchi: oltre ad Antonio Doria, il siciliano Giovanni Aragona Tagliavia, Marchese di Terranova; Berenguer de Requesens, spagnolo, capitano delle galee di Sicilia; i Grimaldi, Signori di Monaco; Vincenzo Cicala di Genova.

Per la maggior parte la flotta era quindi costituita da navi di armatori genovesi.

I nomi indicano naturalmente la proprietà delle navi, ma non necessariamente la presenza a bordo. Pare comunque che, oltre al Doria, facesse parte della spedizione anche Berenguer de Requesens, capitano delle galee di Sicilia, e che egli avesse consigliato Antonio Doria di fermarsi a Gozo, per le difficili condizioni del mare, ma che il capitano avesse fatto valere la sua opinione di proseguire.

Nella relazione segue l'elenco delle galere perdute: *Sono restate perse la mia galera capitania, la speranza et l'amittia*,⁹ *le due del marchese di terranova, la patrona del s.or di monaco, la gatta e la califfa.*

Sono colate a picco quindi otto galere: sette galere private – tra cui due galere capitane, quella di Antonio Doria e quella del Marchese di Terranova – e la Califfa di Sicilia, di proprietà pubblica.

Altre due galere che erano andate a sbattere contro le rocce sono riuscite a riprendere il largo: *La capitania di don berengher da poi de haver dato negli scogli fu dalla resuacha de*

⁵ Il siciliano Don Carlo de Aragona e Tagliavia (1520?-1599), al tempo marchese di Terranova e Avola. Figlio di Giovanni. Sin da giovane, seguì il padre nelle imprese militari. Partecipò alla seconda campagna africana di Carlo V, contro Algeri, nel 1541 e ad altre spedizioni dell'Impero. Nel 1542 Carlo V lo nominò marchese di Avola. Del 1561 è il titolo di duca di Terranova, concesso a Carlo da Filippo II di Spagna, e del 1564 quello di principe di Castelvetrano. Accumulò diverse cariche, tra le quali quella di grande ammiraglio di Sicilia. Partecipò alla battaglia di Lepanto del 1571.

⁶ Il nome corretto è Berenguer de Requesens, spagnolo, capitano delle galee di Sicilia. Partecipò con 10 galere all'impresa di Tunisi di Carlo V del 1535 e fece parte dell'armata imperiale diretta ad Algeri del 1541. Nel 1560 comandò la squadra di Sicilia nell'impresa militare organizzata dalla Spagna per la riconquista di Tripoli, cadendo in mano ai turchi.

⁷ Nel giugno 1524 il signore di Monaco Agostino Grimaldi pose la rocca monegasca sotto la protezione di Carlo V, che la dichiarò indipendente. A completamento dell'alleanza spagnola, nel 1528 il Grimaldi si offrì come *asentista* di galee: saputo però che le galee sarebbero finite sotto il comando dell'amico-nemico Andrea Doria, propose di armarne due, ma «esenti da tale ubbidienza». Le galee di Monaco furono così collocate all'interno della squadra di Sicilia e il compenso fu fissato in 5.200 scudi annui per ogni galea. Il comando venne affidato a Giovanni Battista, dei Grimaldi di Genova. Nel 1529 però Agostino Grimaldi, a corto di liquidità, decise di *sub-asentare* le sue due galee ai ricchi cugini di Genova. L'asiento venne in seguito rinnovato anche dal successore di Agostino, Onorato I. Negli anni Cinquanta e Sessanta del Cinquecento le due galee monegasche, date in appalto ai parenti di Genova, continuarono tra mille difficoltà (naufregi, ritardi dei pagamenti, ecc.) a servire presso la squadra di Sicilia. Nel 1561 Giovanni Battista Grimaldi otteneva da Filippo II 33.015 scudi per il rimborso della perdita di una galea presso Lampedusa (Lo Basso 2007, 405-6).

⁸ Vincenzo Cicala (Visconte Cicala) di Genova (1504-1564). Corsaro e condottiero genovese. Lavora in proprio o al servizio di vari stati. Da giovane svolge l'incarico di capitano di galere di proprietà di Andrea Doria e Giacomo Grimaldi. Come mercenario, nel 1532 milita al soldo del re di Tunisi contro il Barbarossa. Affianca Andrea Doria nell'impresa di Carlo V del 1535, per la presa di Tunisi. Nel 1540, a Messina, entra in lite con Antonio Doria, lite successivamente ricomposta. Il Cicala gode di una patente, rilasciata dal viceré di Sicilia e riconosciuta dai genovesi, per condurre la guerra di corsa in proprio.

⁹ Tre erano quindi le galere di Antonio Doria naufragate.

mare alargata tal che puotte alquanto agiustarsi de li remi et dare il ferro, et si è salvata; la capitania del capitan cigala, dopo di haver urtato due volte in terra, per trovarsi in miglior loco si salvò.

Morirono, tra le persone di rango, il *capitano de la compagnia de fanteria che si portava in Africa* e il *capitano de la galera capitana del marchese di terranova*.

Nel manoscritto segue a questo punto la descrizione del naufragio della galera capitana del Doria.

La nave investì l'isola a settentrione, nella zona centrale. La presenza della falesia, e delle caratteristiche zone di scogli affioranti determinate dalla continua caduta di massi dovuta alla natura della formazione, ha consentito alla nave di incagliarsi in mezzo alle rocce ai piedi dello strapiombo, e lì è rimasta per un lungo periodo, prima di inabissarsi, inghiottita dalle onde.

L'equipaggio, anche se con grandi difficoltà, riuscì a mettersi per la buona parte in salvo, passando sulle rocce dove c'erano *due tagli a modo de finestre fatti dal mare nelli quali cominciando a salir alcuni destri marinari, si hebbe tempo di buttar loro una corda per la quale tirati uno ad uno in esso luoco ci salvassemo delli quattrocento huomini incirca che vi erano sopra, le trecentosessanta*.

La parete a strapiombo non consentiva però di arrampicarsi in alcun modo, e gli uomini sulle rocce dovettero attendere di essere issati con le corde in cima alla falesia da compagni di altre galere che erano riuscite a prendere terra: *in detti scogli di roca stettimo fino ad tanto che pietro francesco doria, mio nepote, che era sopra la mia galera patrona dalaltra banda dell'insola, con fune ad uno ad uno ci fece per una gran altura tirar ad alto*.

Emerge qui il nome di un altro componente della spedizione: Pietro Francesco Doria, nipote di Antonio.

Dei circa quattrocento uomini che costituivano l'equipaggio della galera ne perirono circa quaranta: *alcuni per volersi appressar ad saltar in dette roche furno portati via dalle onde, altri quando la galera succumbette all'onde se affundarno con essa*. Ad un certo punto l'imbarcazione quindi cedette alle percosse delle onde e affondò. La dinamica dell'accaduto e le parole utilizzate nel racconto fanno ipotizzare che la galera colò a picco in maniera repentina, a poca distanza dalla costa.

Il mare era ancora grosso e rimase tale sino alla notte successiva.

Con le prime luci dell'alba, si iniziarono a riparare le navi danneggiate e si cominciarono a radunare gli uomini, benché, narra il Doria, *alchuni schiavi scappati non si sono potuti remperar da dentro li boschi*. Si scelse di non continuare la ricerca, sebbene la fuga di membri dell'equipaggio fosse sempre una questione delicata della quale si era chiamati a rispondere in maniera molto severa, ed è forse anche per questo che il Capitano sottolinea: *per il bisogno che mi pareva di portar quelle relique remasti de soldati, arteglia, monotioni et grano in africa, non ci parve tardar più in pensar prendere detti schiavi*.

Si fece anche una rassegna delle perdite riguardanti lo scopo della missione. Gli affondamenti delle galere avevano determinato la scomparsa di molti soldati spagnoli destinati alla guarnigione africana: *Delli duecentocinquanta soldati che si portavano per esso luoco, ne restarno vivi più della metà*. Si era smarrito inoltre gran parte dell'armamentario caricato: *delli otto pezzi d'artiglieria se ne furno persi cinque et cossi de le altre cose, essendo grossa corrente sopra tutte le galere*.

Dopo tre giorni si riprese il mare, giungendo in Africa. Lì si mise in terra il carico rimasto e si reintegrò il numero dei soldati e dei guastatori, da lasciare, insieme a galeotti e "buona voglia" delle galere.

Un'ultima notazione della relazione aggiunge un altro elemento di interesse: *Si sbarcarno detti tre pezzi d'artiglieria et, parendo ne fussen necessari de più in quella forza, se li lassò un cannone de la galera capitania de Sicilia, et tre altri pezzi d'artiglieria rempati da una de le mei galere perse*. Nel breve tempo di permanenza sull'isola fu quindi operato anche qualche recupero, dalle galere affondate.

I documenti dell'Archivio di Stato di Agrigento

Con tutta probabilità collegabili al naufragio sono alcune note conservate presso l'Archivio di Stato di Agrigento, in un fondo contenente atti dell'Intendenza e della Prefettura di Girgenti dei primi anni della colonizzazione.

Il carteggio, relativo alla prima spedizione dei coloni, racchiude un fascicolo denominato "Oggetti rinvenuti in Lampedusa e Linosa", con una serie di carpette dai titoli "Oggetti di antichità", "Erba tramontana", "Grue", "Coralli" e, in ultimo, "Cannoni".¹⁰

L'incartamento "Cannoni" presenta delle lettere riguardanti il recupero di alcune bocche da fuoco nelle acque di Lampedusa e il premio per le operazioni effettuate. La corrispondenza è generata da alcuni disguidi che non rendevano chiare le modalità di pagamento, le somme versate dal Governo e quelle ricevute dai pescatori.

Il rinvenimento fu notevole e i lavori furono complessi, impegnando un ingente numero di persone. L'intera operazione comportò un esborso di 60 Ducati, di cui 40 per i marinai¹¹ e 20 al "Real Bovo N. 2", l'imbarcazione impiegata per il recupero.¹²

In una nota, nella quale si parla di tre cannoni e di un moschetto in bronzo, si fa riferimento alla data della "pescagione", il Giugno 1853, e si rileva che le bocche da fuoco rinvenute furono inviate dal Sanvisente al Governo delle Finanze.¹³

Forse il bronzo recuperato era destinato alla fusione, da ciò che sembra potersi evincere da una nota nella quale si legge: ... *delle cinque bocche da fuoco in bronzo, S.E. il Ministro di Guerra e Marina dispose mandarsi a quel Governatore Capitano di Vascello Cav.re D. Bernardo Sanvisenti D 60, al fine di rimborsarsi delle spese fatte a regolare i marinai adibiti in tale pescagione. La corrispondente polizza fu inviata dalla Real fonderia di Napoli al detto Governatore ...*¹⁴

Probabilmente il ritrovamento costituì un episodio di una serie di ricerche e di recuperi, come pare suggerire una notazione in un testo della seconda metà dell'Ottocento nel quale si dice: *Nel 1852 furono estratti dal mare un cannoncino e parecchie colubrine che trovansi attualmente nel Museo di Napoli* (Trabucco 1890, in Fragapane 1993, 63 n. 12),¹⁵ nonché secondo quanto emerge da alcune lettere del 1854 riguardanti la concessione a due paranzelli napoletani da parte del Real Governo per *la pescagione degli oggetti sommersi*

¹⁰ Archivio di Stato di Agrigento, *Atti dell'Intendenza*, serie Prefettura di Girgenti, anni 1821-1850, inv. 26, fasc. 655, aa. 1840-1850, Atti di Lampedusa e Linosa, Personale, Prima spedizione dei coloni, Affari Generali, vol. 1, fasc. 4, Oggetti rinvenuti in Lampedusa e Linosa, n. 5, Cannoni (d'ora in avanti ASAG, *Intendenza e atti della Prefettura di Agrigento*). Cfr. GIBILARO G., *Lampedusa e Linosa da colonia a comune*, Palermo 1991, p. 89. Si ringrazia Daniele Valenti per il contributo dato alla ricerca.

¹¹ ASAG, *Intendenza e atti della Prefettura di Agrigento*, Dichiarazione resa al Cancelliere Comunale dell'Isola, per assenza del pubblico notaio, di aver ricevuto le somme indicate, dal Real Governo, per la pesca dei cannoni: Gaetano Favalaro D 6; allo stesso per la barca D 3; allo stesso per il figlio Giuseppe D 3; allo stesso per il figlio Gaetano D 1,30; Francesco Ingargiola D 13; Giovanni Favalaro D 7; Domenico Randazzo del fu Gaetano D 2; Domenico Randazzo del fu Francesco D 2; Agostino Maggiore D 2,30; totale Ducati 40. Lampedusa 9 Maggio 1854.

¹² Cfr. ASAG, *Intendenza e atti della Prefettura di Agrigento*, Lettera del Capitano di Vascello Governatore Bernardo Sanvisente al Sig. Regio Delegato per la Colonizzazione delle Isole di Lampedusa e Linosa, in Palermo, Palermo 9 Luglio 1854.

¹³ Cfr. ASAG, *Intendenza e atti della Prefettura di Agrigento*, Lettera del Regio Delegato al Governo delle Finanze, Palermo 9 Febbraio 1854. Colui che ricevette i reperti fu probabilmente il Direttore delle Finanze P. Cumbo.

¹⁴ ASAG, *Intendenza e atti della Prefettura di Agrigento*, Lettera del Direttore delle Finanze P. Cumbo al Regio Delegato per la Colonizzazione delle Isole di Lampedusa e Linosa, Palermo 20 Aprile 1854.

¹⁵ Al proposito si sottolinea comunque che abbiamo richiesto apposite verifiche al Polo Museale di Napoli e al Museo Nazionale Archeologico, ma non si è trovata alcuna notizia al riguardo dell'artiglieria indicata nel testo, neanche negli antichi registri di ingresso dei reperti.

nelle acque di Lampedusa e Linosa, con la raccomandazione a permettere eziandio ai summentovati equipaggi di trasportare in Napoli gli oggetti che potranno ivi rinvenire ...¹⁶

Tornando al ritrovamento del 1853, in una supplica di uno dei pescatori che fecero parte dell'operazione, mirante a ottenere un compenso maggiore, si trova anche il riferimento alla zona dove avvenne il rinvenimento: le acque a Nord dell'isola. Nella lettera infatti si dice che *Francesco Ingargiola per ordine del Sig.r Cav.re D. Bernardo Sanvisenti, pescò sommozzando, nei mari di tramontana, diversi antichi cannoni ...*¹⁷

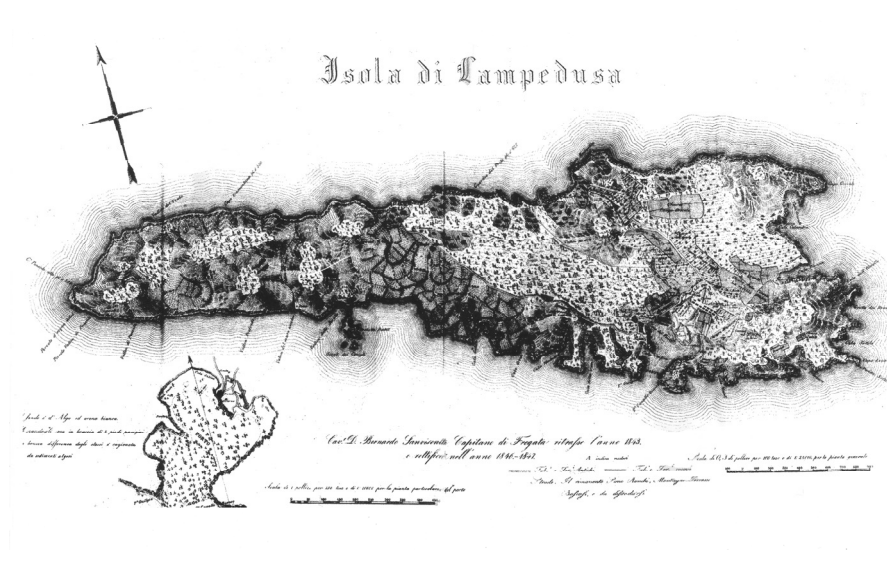
Nel carteggio dell'archivio c'è un'altra lettera che fornisce ulteriori particolari sul recupero. E' una nota, scritta sempre dal Sanvisente, che fa un resoconto dell'operazione e ha lo scopo di riassumere e chiarire le vicende che stavano alla base degli equivoci sui pagamenti effettuati. In essa si legge, tra l'altro:

Soggiunge quella autorità che al dir del Sindaco di Lampedusa i Marinari del Bovo non lavorarono, e che tutte le fatiche si fecero dai singoli di quella Isola.

Debbo qui sommettere a V.E. che senza il Bovo non sarebbe riuscito a salvarsi il pezzo che faceva la massima parte della preda, cioè un lungo cannone da 12 in ottimo stato del peso di 18 cantari circa. Tale cannone era situato sotto grossi macigni caduti forse, nei tempi trasandati dalla sovrastante montagna, e basterebbe ciò a dimostrare non vero lo esposto del Sindaco, poiché con una barca piccola da pesca, senza ordegni non si poteva salpare quel pezzo. Di fatti due saggi eseguiti da quegli singoli rimasero infruttuosi, e così per mio ordine inviato il Bovo sopra luogo con la potenza di 34 giovani, e robusti che componevano l'equipaggio, con cavi all'uopo necessari si giungeva a praticare quanto la bisogna richiedeva, senza di che la gratificazione liberata avrebbe potuto ridursi a Ducati 20, perché i singoli salvarono una colubrinetta da 4 logora e bucata in varie parti, un cannoncino per segnali, due maschi, ossia petardi.

*Il Bovo adunque fu quello che ebbe la massima parte nel lavoro, perché dovette a via d'ingegno, e di forza tirar quel pezzo prima fuori dai macigni, operazione che menava allo inutilizzamento, quasi, di un cavo di 50 braccia di pollici 4½ che si crepava due volte.*¹⁸

Questa descrizione, di particolare efficacia, fa intendere che i reperti dovevano trovarsi a breve distanza dalla riva, poiché interessati dalla caduta di massi dalla falesia.



Isola di Lampedusa. Mappa ritratta da Bernardo Sanvisente nel 1843 e rettificata negli anni 1846-47. (da: Bernardo Sanvisente, L'isola di Lampedusa eretta a colonia dal Munificentissimo Nostro Sovrano Ferdinando 2, Napoli 1849).

¹⁶ ASAG, *Intendenza e atti della Prefettura di Agrigento*, Lettera del Generale in Capo del Corpo di Esercito oltre il Faro al Sig. Nicastro, Regio Delegato per la Colonizzazione delle Isole di Lampedusa e Linosa, Palermo 12 Luglio 1854; cfr. anche Lettera del Sindaco Pietro Castiglione al Sig. Cav. D. Paolino Nicastro, Regio Delegato per la colonizzazione delle due Isole di Lampedusa e Linosa, in Palermo, Lampedusa 22 Giugno 1854.

¹⁷ ASAG, *Intendenza e atti della Prefettura di Agrigento*. Supplica di Francesco Ingargiola al fine di ottenere altre gratificazioni in ricompensa dei servizi prestati, s.d.

¹⁸ ASAG, *Intendenza e atti della Prefettura di Agrigento*, Lettera del Sanvisente al Luogotenente Generale Principe di Satriano, Palermo 19 Luglio 1854.

I cannoni di Cala Pisana



Lampedusa. Panoramica del sito dei cannoni

I documenti rinvenuti forniscono un quadro complessivo molto chiaro del naufragio del 1551 della flotta di Carlo V, in rotta verso le regioni nordafricane, nelle acque dell'isola di Lampedusa.

Ne derivano delle considerazioni che sono di notevole utilità per la ricerca delle navi perdute. E' evidente che una zona di grande interesse, per la possibile presenza di reperti, risulta essere la zona di mare a nord dell'isola, dove dovrebbero trovarsi i resti della galera capitana di Antonio Doria, come attestato dalla relazione del capitano.

Altro elemento di rilievo emerso dai documenti è che, per la composizione della flotta, i pezzi d'artiglieria rinvenibili potrebbero essere in buona parte genovesi.

L'armata era infatti costituita in larga misura da galere dello stesso Doria. Erano presenti inoltre navi del siciliano Giovanni Aragona Tagliavia, Marchese di Terranova, di Berenguer de Requesens, spagnolo, capitano delle galee di Sicilia, dei Grimaldi, Signori di Monaco, di Vincenzo Cicala di Genova.

Sono colate a picco tre galere di Antonio Doria, *la capitana*, *la speranza* e *l'amicizia*, le due del Marchese di Terranova, *la capitana* e *la patrona*, quella dei Signori di Monaco, *la patrona*, una di Don Vincenzo Cicala, *la gatta*, nonché *la califfa* di Sicilia.

Tra le imbarcazioni affondate c'erano dunque due galere capitane di privati – quella di Antonio Doria e quella del Marchese di Terranova – che, in quanto capitane, dovevano possedere armamenti di rilievo, e inoltre la Califfa di Sicilia, la quale, come nave di costruzione statale, era presumibilmente dotata anch'essa di armi raffinate.

Sappiamo inoltre che una serie di resti dovevano trovarsi molto vicini alla costa, e in pochi metri d'acqua, poiché è stato possibile già subito dopo il naufragio effettuare dei recuperi, e che il lungo cannone di cui parlano i documenti dell'Archivio di Stato di Agrigento, ripescato "nei mari di tramontana" nel XIX secolo e presumibilmente ascrivibile all'episodio, era sotto un masso con tutta probabilità caduto successivamente dalla falesia.

La dinamica del naufragio (rotta e la direzione del vento, che la relazione del Doria indica chiaramente di grecale) e il gran numero di imbarcazioni in navigazione, fanno pensare che la flotta, proveniente dall'isola di Gozo, con rotta attraverso Linosa, e quindi da Nord-Est, abbia investito l'isola oltre che lungo il lato settentrionale, anche lungo quello orientale, come d'altronde è indicato da fonti successive.

Il Governatore dell'Isola Bernardo Sanvisente, a metà Ottocento, fa infatti esplicito riferimento a Cala Pisana (Sanvisente 1849, 107),¹⁹ ed è proprio in prossimità dell'imboccatura di quella cala del versante Est di Lampedusa che, nel corso delle indagini subacquee effettuate nell'ottobre 2003 dal Servizio per il Coordinamento delle Ricerche Archeologiche Sottomarine (poi Soprintendenza del Mare), in collaborazione con la Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Agrigento e con l'Arma dei Carabinieri - Nucleo Subacquei di Messina, su segnalazione di un cannone da parte di due subacquei locali, il Sig. Vincenzo Mordenti e il Sig. Pietro Lo Bue, si sono rinvenuti tre pezzi d'artiglieria.

¹⁹ "[...] altri bastimenti salvaronsi cambiando direzione per essersi accorto del pericolo al quale incorrevano, ed avvalendosi di tale sventura dallo spesso lucidissimo balenare, ed i rimanenti legni investiti a Cala Pisana vennero poscia salvati dallo indefesso travaglio di quel celebre uomo di mare".



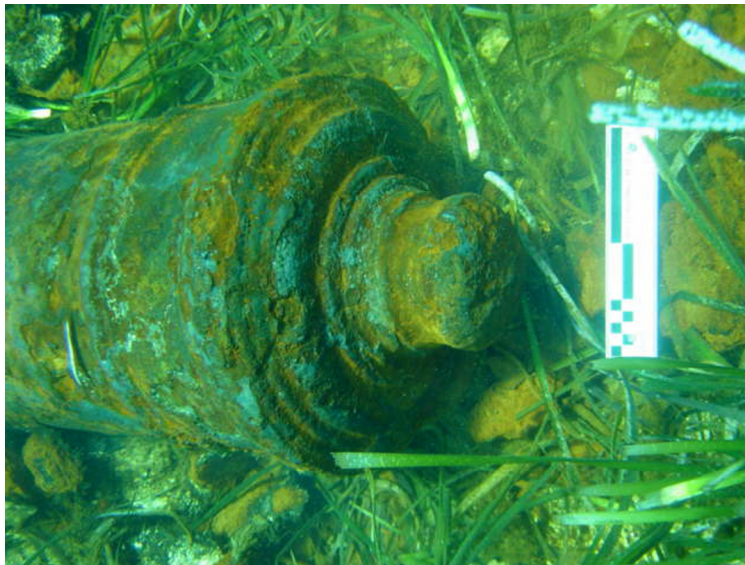
Lampedusa. Cala Pisana e il sito dei cannoni (Ortofotocarta digitale IT2000)

La missione del maggio 2005 effettuata dal Servizio Beni Storico-artistici e Demo Antropologici, Unità Operativa III, della Soprintendenza del Mare, in collaborazione con i subacquei del Servizio Progettazione, Rilievo e Documentazione e con l'Arma dei Carabinieri - Nucleo Subacquei di Messina, ha portato all'ampliamento della zona d'indagine, anche con l'ausilio del *metal detector*, e ha consentito l'individuazione, nelle vicinanze dei cannoni, di un certo numero di palle in ferro e di alcuni mattoni di cotto.

Il luogo, che si trova ad una profondità di circa 10 metri, presenta un fondale roccioso misto a sabbia, ed è coperto da una folta coltre di posidonia che cela in parte la vista dei reperti.

I cannoni hanno una lunghezza di circa m 2,50 e risultano fortemente concrezionati. Un saggio effettuato *in situ* dai tecnici subacquei sulla porzione posteriore di un canone ha evidenziato che la superficie non presenta iscrizioni o stemmi.

Dei reperti rinvenuti sono stati anche prelevati alcuni campioni, per esami da parte del laboratorio di chimica del Centro Regionale per il Restauro.



Particolare della culatta di uno dei cannoni rinvenuti a Cala Pisana (foto Mordenti)

Il ritrovamento, nel corso delle prime prospezioni, ha immediatamente evocato l'episodio storico del naufragio della flotta di Carlo V, ma i successivi sopralluoghi, insieme alle indagini sui materiali e a considerazioni sulle caratteristiche tipologiche dei cannoni, hanno evidenziato una serie di incongruenze, in relazione alle date in questione e al tipo di navi affondate.²⁰ Le analisi chimiche sul materiale impiegato nei cannoni – che hanno riscontrato il ferro quale materiale costitutivo – le tracce di esplosione – della quale non risulta traccia nei resoconti – insieme alle caratteristiche dimensionali e formali emerse a seguito del saggio eseguito, portano infatti ad escludere possibili connessioni tra i cannoni rinvenuti a Cala Pisana e le galere naufragate nel Cinquecento, spostando la datazione verso epoche più tarde, presumibilmente la seconda metà del Seicento.



Aree da indagare in relazione a possibili resti del naufragio del 1551

Rimane comunque sempre vivo l'interesse per altri possibili ritrovamenti, sia per aggiungere ulteriori dati ai reperti di Cala Pisana, che costituiscono un sito di rilievo storico di notevole pregio nel contesto dei beni culturali sottomarini dell'arcipelago delle Pelagie sul quale sono state apposte sin dal 2004 misure di salvaguardia mediante richiesta di ordinanza di zona regolamentata alla competente Guardia Costiera, sia come *fil rouge* per il rinvenimento dei luoghi del naufragio delle galere del 1551.

²⁰ Premesso che alle origini le artiglierie erano costruite prevalentemente in ferro, il bronzo venne però preferito dalla maggior parte delle potenze europee, sia per la facilità di lavorazione, che per la resistenza in ogni condizione di tempo. I cannoni in bronzo erano necessariamente privilegiati per essere imbarcati: non erano soggetti alla corrosione derivata dalla salsedine che invece attaccava in maniera devastante i cannoni in ferro. Inoltre erano più leggeri, e questo per delle imbarcazioni come le galere che si muovevano per buona parte a remi era un fattore determinante. Il bronzo, quindi, era divenuto materiale strategico, ancorché di valore, rispetto al ferro, la cui lavorazione era inadeguata a causa dell'arretratezza delle conoscenze metallurgiche dell'epoca che avevano dato luogo a cannoni costruiti mediante l'assemblaggio di doghe in ferro battuto e rivettato. Le fucine dei fabbri erano indipendenti dalle fonderie e nella maggior parte non si fabbricavano cannoni, bensì i finimenti e la ferramenta necessaria per i letti e per le ruote dei pezzi d'artiglieria, nonché le ancore e gli altri pezzi di metallo necessari alla nave. L'impiego del ferro nell'armamento da mare avverrà principalmente nel corso del '600 quando, a seguito dei progressi della metallurgia, i cannoni in doghe in ferro forgiato vennero pian piano soppiantati dai cannoni in ferro ottenuti in un'unica fusione, adottati in particolare nelle nuove navi, quali i vascelli e i galeoni, che andavano sostituendo le oramai decadenti galee a remi. Sulle galere che solcavano il Mediterraneo nel Cinquecento, i cannoni erano di norma in bronzo. Si ringrazia Renato G. Ridella, esperto di artiglieria da fuoco, per la preziosa consulenza sulla caratterizzazione dei cannoni.

La mancanza di segnalazioni recenti di pezzi di artiglieria e il repentino abbassarsi dei fondali settentrionali di Lampedusa a profondità che si aggirano sui cinquanta metri, fanno però ritenere che eventuali rinvenimenti delle galere della flotta di Carlo V siano possibili solo sulla base di ricerche strumentali, anche a ragione delle depredazioni cui è stata soggetta l'isola negli ultimi decenni alle basse e medie profondità.

Bibliografia

- Anatra, Bruno, cur. 1974. *Carlo 5*. Firenze.
- Ashby, T. [1911]. Lampedusa, Lampione and Linosa. *Annals of Archaeology and Antropology*. 4: 11-34.
- Avezac, Armand d'. 1848. *Iles de l'Afrique*. Parigi.
- Avogadro Di Vigliano, Edoardo. 1880. *Lampedusa: Appunti di un comandante di distaccamento*. Napoli.
- Bartolo, G, et al. [1988]. Flora e vegetazione dell'isola di Lampedusa. *Bollettino dell'Accademia Gioenia di scienze naturali*, n. 21: 119-255.
- Calcara, Pietro. 1846. *Rapporto del viaggio scientifico eseguito nelle Isole di Lampedusa, Linosa e Pantelleria ed in altri punti della Sicilia dal Professore Calcara*. Palermo.
- 1847. *Descrizione dell'Isola di Lampedusa*. Palermo
- 1851. *Descrizione dell'Isola di Linosa*. Palermo.
- Ciaccio, Candida. 1984. *Turismo e microinsularità: Le isole minori della Sicilia*. Bologna
- De Fiore, Ottorino. 1927. *Linosa: Isole Pelagie*. Napoli
- De Miro, Armida. 1994. Le strutture curvilinee di Lampedusa: Proposta di interpretazione. *Quaderni dell'Istituto di Archeologia della Facoltà di Lettere e Filosofia della Università di Messina*, n. 9: 17-47.
- De Miro, Armida, e Carla Aleo Nero. [1988-1989]. Lampedusa. Scavi - 1988. *Kokalos* 34-35 (2): 547-550.
- 1992. Lampedusa: un impianto per la lavorazione del pesce. In *Atti 5. Rassegna di Archeologia subacquea, Giardini Naxos 19-21 ottobre 1990*, 45-53. Messina.
- Doria, Antonio. 1571. *Compendio d'Antonio Doria delle cose di sva notizia et memoria occorse al Mondo nel tempo dell'Imperatore Carlo Qvinto*. Genova.
- Fazello, Tommaso. *Della storia di Sicilia: deche due, del R. P. M. Tommaso Fazello siciliano*. Tradotto in lingua toscana da Remigio Fiorentino. Vol. 1. Rist. anast., Catania: Elefante, 1978.
- Fragapane, Giovanni. 1993. *Lampedusa. Dalla preistoria al 1878*. Palermo.
- Gibilario, Giovanni. 1991. *Lampedusa e Linosa da colonia a comune*. Palermo.
- Graziano, Vittorio. 1993. *Pelagie*. Messina.
- Jachino, Giovanni. 1894. *Porto Empedocle e le Isole Pelagie*. Milano.
- Lo Basso, Luca. 2007. Gli asentisti del re. L'esercizio privato della guerra nelle strategie economiche dei genovesi (1528-1716). In *Mediterraneo in armi (secc. 15.-18.)*, a cura di Rossella Cancila. Vol. 2. Palermo.
- Mallandrino, Giuseppe. 1989. *Approdare alle Pelagie*. Agrigento.
- Mancini, Enzo. 1988. *Le isole del sole: natura, storia, arte, turismo delle Pelagie (Lampedusa, Linosa, Lampione)*. Milano.
- Moscato, Salvatore. 1989. Coste e portualità nell'area mediterranea. In *Atti del 7. Convegno internazionale Mare e territorio, Palermo-Lampedusa 5-6-7-8 giugno 1989*. Agrigento.
- Pavone, Mario. 1987. *I Tomasi di Lampedusa nei secoli 17. e 18.* [Ragusa].
- Radi, G. 1972. Tracce di un insediamento neolitico nell'isola di Lampedusa. In *Atti della Società Toscana di Scienze Naturali*, ser. A, vol. 79: 197ss.
- Sanvisente, Bernardo. 1849. *L'isola di Lampedusa eretta a colonia dal Munificentissimo Nostro Sovrano Ferdinando 2. Descritta dal Cav. B. Sanvisente Capitano di Fregata e Governatore della medesima, con un cenno sulle minori Isole Linosa e Lampione*. Napoli.
- Schiro', Giorgio. 1860. *Attuale condizione forestale e solforifera di Sicilia*. Palermo.
- 1861. *Sull'attualità e l'avvenire delle isole di Lampedusa e Linosa* Palermo.
- Trabucco, Giacomo. 1890. *L'isola di Lampedusa: studio geo-paleontologico*. Roma.
- Tusa, Sebastiano. 1983. *La Sicilia nella preistoria*. Palermo.