



Simbula, Pinuccia Franca (2004) *Commercio, guerra e corsari lungo le coste della Gallura nel basso medioevo*. In: *Da Olbia ad Olbia: 2500 anni di storia di una città mediterranea: atti del Convegno internazionale di studi*, 12-14 maggio 1994, Olbia, Italia. Sassari, EDES Editrice Democratica Sarda. V. 2, p. 113-125: ill. (Pubblicazioni del Dipartimento di Storia dell'Università degli studi di Sassari, 27.2). ISBN 88-86002-87-4.

<http://eprints.uniss.it/6024/>

Da *Olbia* ad **Olbia**

*2500 anni di storia
di una città mediterranea*

Atti del Convegno internazionale di Studi
Olbia, 12-14 Maggio 1994

a cura di
GIUSEPPE MELONI E PINUCCIA F. SIMBULA

**e
des**

EDITRICE DEMOCRATICA SARDA



Volume pubblicato dalla Editrice E.DE.S.
in collaborazione con la Sinergest Olbia s.p.a.
e con il Comune di Olbia



Pubblicazione del Dipartimento di Storia
dell'Università degli Studi di Sassari

27.2

Prima edizione Chiarella 1996

ISBN 88-86002-87-4

© Copyright EDES
Editrice Democratica Sarda
Via Porcellana, 16 - 07100 Sassari
Tel. 079.231314

Stampa Tipografia T.A.S.
Via Predda Niedda 43/D - Tel. 079.262221 - Fax 079.260734
SASSARI

Anno 2004

Pinuccia F. Simbula

Commercio, guerra e corsari lungo le coste della Gallura nel basso medioevo

Intorno al 1305 Guglielmo di Ricoveranza, consigliere di Carlo II di Napoli, inviava a Giacomo II d'Aragona in un breve memoriale alcune valutazioni sul "*iudicatu Gaullurie*". Nella sua relazione ricordava i castelli di *Caricelli*, *Posatis*, *ville Petrose* e riferendosi a *Terre Nove* sottolineava le «*multe bone terre et grosse, et multi boni portus*» del giudicato¹. La definizione di "*porto buono*" per le insenature galluresi ricorre più volte, segnalando come fossero proprio i porti, i molteplici approdi naturali a caratterizzare tutta la costa e a determinarne l'importanza nella rete degli scambi marittimi bassomedioevali².

La rocciosità del territorio, l'insediamento meno denso del territorio, soprattutto in relazione ai porti principali dell'isola che si aprivano a sud e sul versante occidentale con concentrazioni urbane di rilievo, in rapporto alle più labili trame insediative della Gallura ne facevano nel basso medioevo con Arzachena, Posada e Orosei centri di un certo interesse, ma di un interesse minore nella rete dei grandi traffici mediterranei.

Lo testimoniano indirettamente i portolani del XIII e del XIV secolo dove rapidi – seppure minuziosi – suggerimenti per navigare lungo la costa gallurese si affiancavano ai prudenti consigli per evitare le secche e gli scogli correndo poi, più generose, verso i grandi porti sardi: Cagliari, Oristano, Bosa, Alghero e Torres³.

Questi territori in epoca pisana dovettero godere di una certa rilevanza economica, come indicano le discrete rendite della villa, stimate verso i primi decenni del Trecento intorno alle 750 lire; rendite in gran parte tratte

¹ ARCHIVO DE LA CORONA DE ARAGÓN, Cancillería (in seguito ACA, C.), Cartas Reales, extra series, 2184, edita in V. SALAVERT Y ROCA, *Cerdeña y la expansión mediterránea de la Corona de Aragón 1297-1314*, Madrid 1956, vol. II, p. 160, doc. 123

² *Il Compasso de navegare*, a cura di R.B. Motzo, Cagliari 1947, pp. 91-92; *Il Portolano di Grazia Pauli*, a cura di A. Terrosu Asole, Cagliari 1987, pp. 98-99.

³ Nel 1324 vi si era raccolta la flotta pisana, prima degli scontri con i Catalani. Ancora in queste acque durante la prima metà del Trecento avvengono scontri navali che vedono quasi sempre protagonisti i Pisani con i Catalani. P. TOLA, *Codex Diplomaticus Sardiniae*, Torino 1837, doc. LXIV, pp. 728-730.

dai commerci marittimi⁴. Tra il XIII ed il principio del XIV secolo Terranova, fino a quando il complesso sistema portuale gallurese e la stessa cittadina furono saldamente inserite nell'area mercantile tirrenica, visse un lungo periodo prosperità interrotta o in gran parte comunque indebolita con la conquista catalano-aragonesa. La vitalità della costa appare strettamente legata proprio al diretto rapporto commerciale con l'area toscana anche nella fase trecentesca di forte ridimensionamento dei traffici. Un legame che la guerra per cause diverse tenderà ad allentare senza riuscire a spezzare del tutto.

Gli archivi iberici per il Trecento, nel loro silenzio sulle attività commerciali ed economiche di Terranova, indicano chiaramente come la complessa situazione politica e militare avesse drasticamente ridotto le potenzialità della cittadina, di quella che poco prima della conquista catalano-aragonesa è indicata come "*quasi civitas*", Un concetto ed una condizione riconosciuta in Gallura esclusivamente a questo centro e indicativa spia dello sviluppo politico ed istituzionale della cittadina⁵.

L'insediamento e il porto di Terranova si erano rapidamente sviluppati nel corso del Duecento, parallelamente al potenziamento della presenza pisana che dovette utilizzarla come punto di incanalamento di merci verso la Terraferma⁶. L'avvio delle operazioni militari catalane provocò una brusca frattura: benché uno degli obiettivi primari iberici fosse Castel di Castro di Cagliari, anche Terranova aveva subito gravissimi danni. I documenti parlano di un terribile attacco e di un incendio che avrebbe semidistrutto e spopolato la villa⁷. E con le ferite della guerra era entrata a far parte del regno di Sardegna. Acquistata successivamente da Giovanni d'Arborea nel 1349, Terranova era stata incamerata poco tempo dopo dal fratello, il giudice Mariano IV. Il giudice, arrestato Giovanni e gettatolo in carcere con l'accusa di connivenza con i Catalani, ai quali avrebbe ben presto dichiarato guerra aperta, conquistava con il controllo di questa villa un prezioso sboc-

⁴ P. BOFARULL, *Repartimientos de los reinos de Mallorca, Valencia e Cerdeña*, in *Colección de documentos inéditos del Archivo de la Corona de Aragón*, tomo XI, Barcelona 1956, pp. 824-825

⁵ Tangheroni in questo convegno avrebbe dovuto studiare il concetto e la definizione giuridica precisa espressa dal *quasi civitas* che meriterebbe comunque di essere approfondito.

⁶ L'origine di Terranova, come le altre *ville nove* medioevali è riconducibile al Duecento, allo sviluppo degli insediamenti che nel XIII in fase di espansione demografica ripopolò o fondò nuovi centri anche la Sardegna. Cfr. A. TERROSU ASOLE, *L'insediamento umano medioevale e i centri abbandonati fra il secolo XIV e del secolo XVIII*, in «Atlante della Sardegna», suppl. II, Roma 1974.

⁷ Nel 1338 Pietro IV effettua alcune concessioni per il ripopolamento di Terranova, sulla base di una precedente concessione del 1334. Nel documento, diretto a Ramon de Ripoll, governatore del regno di Sardegna, è espressamente detto "*per reparatione et popolazione dicti loci de Terranova qui per lanuenses depopulatus, disraubatus et igni suppositus fuerat*". ACA, C, reg. 1008, f. 102r e v. La notizia è riportata anche dal Fara. Cfr. I. F. FARAE, *De Rebus Sardois*, I-III, (a cura di Enzo Cadoni), Sassari 1992, lib. III, p. 52.

co. Terranova saldandosi agli antichi territori arborensi e alle nuove acquisizioni, nel decennio successivo spezzava la continuità dei territori del regno di Sardegna che i Catalani andavano lentamente costruendo⁸.

È proprio relativamente a questa fase giudiciale, a quella della drammatica guerra che oppose il giudicato di Arborea alla Corona d'Aragona che le fonti offrono alcune interessanti notizie indirette aprendo alcuni spiragli su Terranova bassomedioevale⁹.

Per comprendere il ruolo che questo porto della Gallura fu chiamato a svolgere è necessario soffermarsi sulla situazione generale sarda e sulle difficoltà militari ed economiche sollevate per i catalani dall'apertura del fronte arborense.

L'occupazione giudiciale aveva sottratto, oltre ai fertili Campidani e alle *curatorie* sulle quali contava l'esportazione, anche tutti i quantitativi di cereali provenienti dall'Arborea che, almeno in parte, in epoca di pace, venivano incanalati verso i porti catalani dell'isola¹⁰. Il regno di Sardegna aveva mantenuto nel primo periodo di dominazione catalano-aragonese un buon livello produttivo, pur con una leggera flessione rispetto all'epoca precedente, che divenne precipitosa dopo la metà del secolo, quando la peste e la carestia svilupparono i loro effetti anche qui, acuite dalla guerra che dal 1353 era diventata generale¹¹.

La perdita del controllo dei mezzi di produzione locale generò una forte crisi: le città portuali di Cagliari ed Alghero che avevano goduto di una fase di notevole prosperità verso la metà del secolo rallentarono i traffici, diventando assetate di rifornimenti, fino ad invertire il flusso delle merci. Vistoso era proprio il caso dei cereali dei quali da buon esportatore il regno di Sardegna si trasformava in importatore¹².

⁸ Inutilmente la moglie di Giovanni ne avrebbe rivendicato il possesso e nel 1355, nei capitoli di pace con l'Aragona era inclusa la clausola che prevedeva la restituzione. Cfr. F.C. CASULA, *La Sardegna aragonese*, Sassari 1990, vol. I, pp. 254, 268 e 303.

⁹ Si vedano in questo stesso volume i contributi di Giuseppe Meloni e Angelo Castellaccio.

¹⁰ F.C. CASULA, *Nuovi documenti per la storia economica della Sardegna aragonese*, in «Archivio Storico Sardo», XXX, 1976; M. TANGHERONI, *Aspetti del commercio dei cereali nei Paesi della Corona d'Argona. La Sardegna*, Pisa 1981, pp. 125-141; G. MELONI, *Studi di storia economica sulla Sardegna medievale*, in «Archivio Storico Sardo», XXXIII, 1986, pp. 184-186.

¹¹ C. MANCA, *Fonti e orientamenti per la storia economica della Sardegna aragonese*, Padova 1967, pp. 7-16; lo stesso A. al quale si deve il merito di aver studiato in modo profondo l'evoluzione dell'economia nel regno sardo, giunge alle medesime osservazioni attraverso lo studio dei registri dell'amministrazione delle saline di Cagliari e l'analisi della documentazione relativa alla riparazione del porto e delle mura della città: *Aspetti dell'espansione economica catalano-aragonese nel Mediterraneo occidentale. Il commercio internazionale del sale*, Milano 1966; ID., *Il libro dei conti di Miquel Ça Rovira*, Padova 1969.

¹² M. TANGHERONI, *L'economia sarda nel XIV secolo: nuovi dati e nuove interpretazioni*, in ID., *Aspetti del commercio cit.*, pp. 107-124 ed i grafici relativi al calo delle

La drammatica situazione era acuita dall'esiguità dei soccorsi inviati dai sovrani iberici e l'irregolarità dei rifornimenti costrinse in breve le città del regno a provvedere da sole al vettovagliamento ed i governatori dell'isola, non potendo contare che sulle proprie forze, adottarono la procedura di bloccare i porti sotto il controllo giudiciale e le navi di passaggio, sequestrandone il carico e lasciando al sovrano l'onere di risarcire i proprietari¹³. Ad essere dirottate dalle galere della guardia, dalle imbarcazioni armate dalle città e dai corsari che le autorità dei due Capi accoglievano, non erano solo le navi che contravvenendo alle disposizioni regie entravano nei porti sotto il controllo dell'Arborea, ma anche navi mercantili catalane di passaggio; quelle inviate in Sicilia in cerca di grano per sfamare l'esercito schierato in terraferma o la città di Barcellona; le imbarcazioni mandate in Arborea con speciali permessi regi per comperare ancora grano per gli stessi motivi. Navi di nazionalità straniera erano spesso costrette ad entrare in porto e scaricare quanto trasportato, con non poche complicazioni diplomatiche internazionali che Pietro IV ed i suoi successori, Giovanni I e Martino I, si trovarono a risolvere con pesanti indennizzi¹⁴. I provvedimenti nei quali si imponeva di non effettuare sequestri tranne in caso di estrema necessità, ebbero una scarsa rilevanza e gli ordini si ripeterono insistentemente per lunghi decenni. L'allargarsi del numero degli episodi ed il consolidarsi della prassi si avviavano a diventare un'importante capitolo integrativo delle attività economiche del regno rallentate dalla guerra¹⁵.

Nel tentativo di piegare l'Arborea, Pietro IV d'Aragona, sia all'epoca di Mariano IV che di Ugone III e dei loro successori, affiancava alla diplomazia e alle armi un altro strumento concreto: l'isolamento commerciale attraverso il blocco dei suoi porti; isolamento che fin dal principio del conflitto, pur con qualche difficoltà, era garantito dalla sorveglianza dei mari, effettuata saltuariamente dalle galere della guardia e dalle altre imbarcazioni in navigazione al servizio della Corona.

Nonostante i decreti ed i controlli, le violazioni all'embargo erano molto frequenti e la rete, nella quale le disposizioni catalane avrebbero

esportazioni, con il quale si avvia in modo massiccio il sistema delle requisizioni di cereali dalle imbarcazioni di passaggio.

¹³ C. MANCA *Fonti cit.*, pp. 15-16, 40-46, 98; M.T. FERRER I MALLOL, *La conquista della Sardegna e la guerra di corsa nel Mediterraneo*, in «I Catalani in Sardegna», Milano 1984, pp. 35-40; M. TANGHERONI, *Aspetti del commercio cit.*, pp. 110 e segg.; E. PUTZULU, *Pirati e corsari nei mari della Sardegna durante la prima metà del secolo XV*, «IV Congreso de Historia de la Corona de Aragón», (Palma de Mallorca 1955), Palma de Mallorca 1959, pp. 167 e segg.

¹⁴ C. MANCA, *Fonti cit.*, pp. 42-46; M.T. FERRER I MALLOL, *La conquista cit.*; ID., *Barcelona i la política cit.*; A. BOSCOLO, *La politica italiana cit.*, pp. 87-89.

¹⁵ P.F. SIMBULA, *Corsari e pirati nei mari di Sardegna*, Cagliari 1994, pp. 75-90.

voluta chiudere l'Arborea, presentava molteplici cedimenti. Il divieto di commercio fu ribadito anche nel trattato del 1378 tra Genova e Aragona: le imbarcazioni sorprese a cinque miglia dalle coste sotto il controllo dell'Arborea potevano essere attaccate e danneggiate "de bona guerra"¹⁶. Dalla vicina Corsica (soprattutto bonifacini), dalla stessa Genova, da Marsiglia, da Savona, da Pisa e da Piombino provenivano le imbarcazioni più frequentemente segnalate nei porti giudicali di Oristano, Bosa, Torres e Terranova, in aperta contravvenzione alle richieste della Corona¹⁷.

Il flusso commerciale alimentato da queste città incontrava ostacoli ad allinearsi con le direttive della Corona¹⁸. Ufficialmente tutti i governi coinvolti dichiaravano l'estraneità al provocatorio atteggiamento, ma le continue proteste, espresse dalle autorità catalane, mostrano in modo evidente come non si trattasse di episodi saltuari¹⁹. Le catture di imbarcazioni pisane, piombinesi, genovesi e provenzali sorprese in entrata o in uscita dai porti sotto il controllo giudicale, operate dai patroni al servizio della Corona e dalle altre imbarcazioni armate, erano infatti tutt'altro che rare, come mostra la Fig. 1²⁰.

A contravvenire agli ordini non erano solo mercanti di nazionalità straniera, ma anche numerosissimi sudditi della Corona che sfidando la sorte, infrangevano il blocco nella speranza di lucrose speculazioni. A questi sono rivolte in numerosi casi le lettere e le sanzioni di Pietro IV²¹. I provvedi-

¹⁶ G. MELONI, *Genova e Aragona all'epoca di Pietro il Cerimonioso*, Padova 1971, vol. III, p. 159.

¹⁷ Cfr. *Figura 1*.

¹⁸ G. MELONI, *Genova e Aragona* cit., vol. III, pp. 159, 167; M. TANGHERONI, *Sui rapporti* cit., pp. 8-15 e ACA, C. reg. 1281, f. 17r dove sono riportate le richieste presentate da Pietro IV al Comune di Genova e a quello di Pisa affinché i sudditi delle due città non prestassero aiuto agli arborensi (21 novembre 1382).

¹⁹ L. D'ARIENZO, *Carte Reali Diplomatiche di Pietro IV il Cerimonioso, re d'Aragona, riguardanti l'Italia*, Padova 1970, n° 789, p. 399 (inviata il 6 gennaio 1383 dal doge di Genova, Nicolò Guarco, a Pietro IV, in discolpa delle accuse di aiuti prestati dai genovesi all'Arborea). Buone relazioni furono mantenute dal giudicato anche con Marsiglia e nel 1384 trattative tra Eleonora d'Arborea ed il Consiglio portarono alla concessione di libero commercio nelle terre giudicali. E. BARATIER, *Les relations commerciales entre Marseille et la Sardaigne au Moyen Age*, in «Atti del VI Congresso Internazionale di Studi Sardi», Cagliari 1962, pp. 138-139; S. ORIGONE, *Dal trattato tra Genova e Sassari (1294) al trattato tra Bonifacio e Alghero (1386)*, in «La Sardegna nel mondo mediterraneo», (Sassari 1978), Sassari 1981, vol. I, pp. 13-15.

²⁰ M. TANGHERONI, *Aspetti del commercio* cit., pp. 125-141. *Id.*, *Sui rapporti* cit., pp. 11-12. Da questi dati, sui quali torneremo emerge un'intensa attività commerciale dell'Arborea, impossibile da quantificare, ma spia di una corrente commerciale difficile da spezzare. Anche perché in un'epoca di crisi cerealicola, come quella che aveva colpito quegli anni molti paesi del Mediterraneo, tra cui i regni della Corona, le scorte di cui l'Arborea disponeva – controllando tutte le campagne dei Campidani dell'isola – erano quanto non potevano più immettere i porti sardo-regnicoli sul mercato catalano.

²¹ ACA, C., reg. 1047, f. 149r.

menti varati per arginare i danni che il fenomeno apportava alla già piegata economia del regno sardo non ottennero risultati rilevanti.

Nel tentativo di strangolare il commercio arborense ed aumentare gli esigui introiti delle dogane di Cagliari ed Alghero, Pietro IV nel luglio del 1384 emanava nuovi rigidi provvedimenti, giustificandoli con la gravità del momento. Le disposizioni stabilivano che nessun suddito della Corona potesse commerciare con le terre giudicali, senza espresse licenze dei governatori dei due Capi. Nello stesso documento veniva imposto l'obbligo, a quanti avessero ottenuto le licenze, di pagare le tasse doganali sul valore delle merci, oltre che nei porti dell'Arborea, anche ad Alghero o Cagliari, escludendo da questo raddoppio del pagamento dei diritti i cittadini di Cagliari ed Alghero²². Ogni privilegio veniva revocato e a tutte le barche dei corallari dediti alla pesca del corallo tra il Capo di Neapoli (attuale Capo Frasca) e l'Asinara fu ordinato dovessero "*degere et facere portum*" esclusivamente nella città di Alghero, dove avrebbero pagato i diritti di dogana "*illud maius ius quod pro dicto corallo est solvi assuetum tam per habitatores dicte ville quam per estraneos*" sotto pena della perdita dell'imbarcazione²³.

Le disposizioni per rilanciare i porti regi dovevano sortire risultati limitati. Numerose imbarcazioni, per evitare le alte tasse doganali, si recavano ad Alghero "*per prende port e no per descarregar.hi*", e durante la notte con scialuppe o altre piccole imbarcazioni di cabotaggio inviavano nascostamente i carichi nelle terre giudicali aggirando così gli alti pagamenti previsti. A distanza di un mese il sovrano dovette nuovamente intervenire, stabilendo che quanti fossero entrati ad Alghero con le imbarcazioni cariche di merci entro due giorni dovevano scaricare quanto trasportavano, sotto pena del sequestro di "*robes e mercaderies e bens lurs*"²⁴.

Nonostante gli accorgimenti regi i blocchi erano continuamente aggirati e i patroni delle galere della guardia e delle altre imbarcazioni armate erano costantemente impegnati nella repressione del traffico vietato²⁵.

La rigidità delle restrizioni catalane si scontrava infatti con la realtà oggettiva della situazione del regno sardo. Cagliari e soprattutto Alghero attraversavano in questi anni momenti di grande drammaticità. Lo stesso Pietro IV, avrebbe più tardi confermato la relativa efficacia e le contraddi-

²² ACA, C., reg. 1047, ff. 152v-153r.

²³ ACA, C., reg. 1047, f. 166v; A. ERA, *Le raccolte di carte specialmente di re aragonesi e spagnoli (1260-1715) esistenti nell'Archivio del Comune di Alghero*, Sassari 1927, doc. 109, p. 63.

²⁴ ACA, C., reg. 1047, f. 162r-163.

²⁵ Cfr. Carta 1.

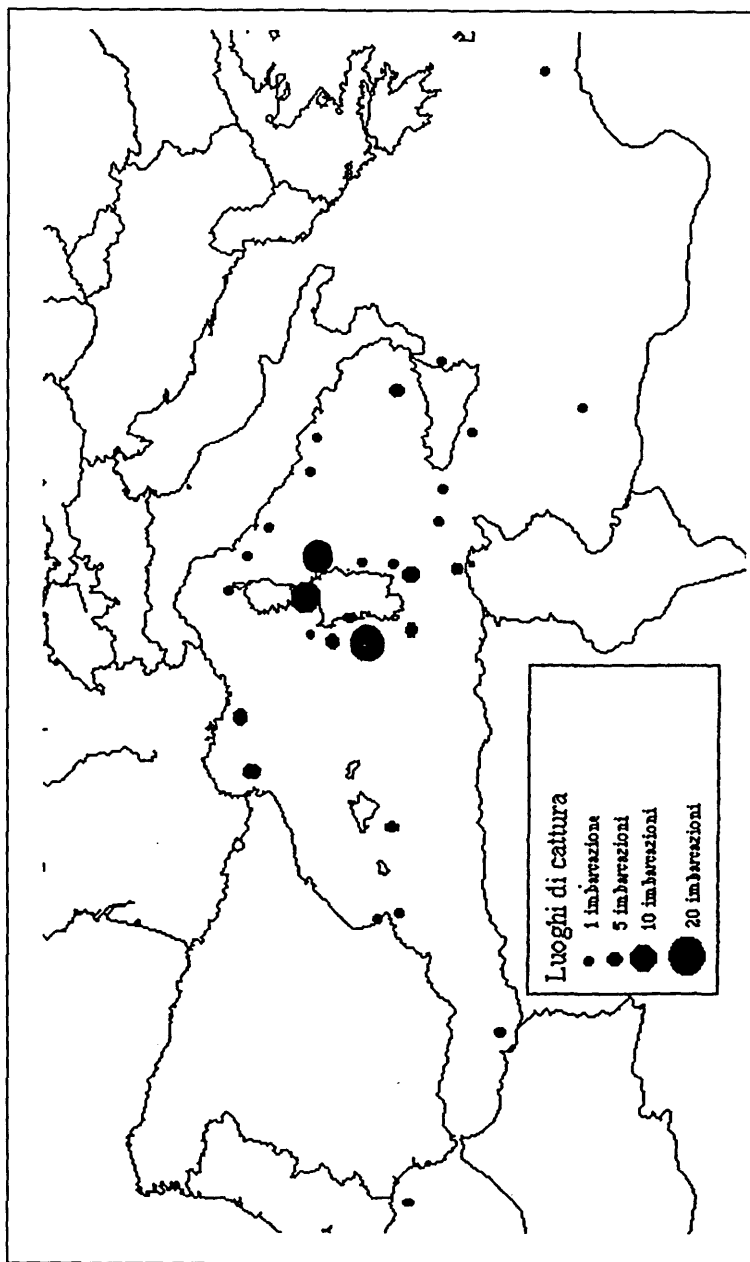


Fig. 1. Luoghi di cattura.

zioni contenute nei suoi stessi ordini. La concessione finiva infatti per rivolgere gli effetti negativi – per ammissione dello stesso sovrano – contro le città ed i territori regi. I lasciapassare per i porti dell'Arborea andavano ad esclusivo vantaggio di alcuni mercanti che abilmente speculavano sui prezzi delle merci, le quali, si intuisce, venivano riversate sulla piazza ad un costo elevato, per coprire i rischi e le spese sostenute.

Inoltre i sovrani giudicali, per ritorsione, impedivano ai propri sudditi il commercio con le città catalane del regno, – creando il calo, e per alcuni tempi la totale scomparsa, di registrazioni riguardanti operazioni commerciali compiute da sardi giudicali nei libri della vendita del sale ed in quelli della dogana di Castell de Caller – e la vendita ai Catalani di quanto potesse essere di utilità²⁶.

Dal 20 di settembre del 1384, con un ulteriore giro di vite, furono revocate tutte le licenze per il commercio in Arborea. Speciali permessi potevano essere concessi direttamente dallo stesso sovrano o dai due governatori, congiuntamente solo per urgenti necessità di rifornimento ai territori regi²⁷. Pochi giorni dopo il sovrano ordinava che nessuna imbarcazione, appartenente a sudditi o persone di altra nazionalità, potesse caricare o sostare in qualunque luogo esistente tra il Capo Marargiu (vicino a Bosa) e Castel Genovese, tranne che nella cittadina di Alghero²⁸.

I due provvedimenti miravano ancora ad eliminare i disordini esistenti nelle acque sarde e nel contempo a rivitalizzare l'economia algherese con un regolare flusso commerciale. Nemmeno le trattative di pace ottennero un deciso cambiamento della situazione: l'accordo firmato nel 1388 con l'Arborea consentì solo un temporaneo ristabilirsi delle postazioni catalane²⁹.

²⁶ Come spiegava chiaramente ancora lo stesso sovrano "*per fornir lochs nostres ney lexa entrar algun sard et que nos vedem a les gents estranyes ço es a Genovesos, Pisans, Sicilians e Napolitans de entrar a la terra de la dita dona (Eleonora)*". La ritorsione arborese colpiva soprattutto Alghero dove diceva Pietro IV "*car maior carestia ha huy en l'Alguer que no havia en temps de la guerra*". ACA, C., reg. 1046, f. 162v.

²⁷ ACA, C., reg. 1047, ff. 162v-163r. Le concessioni di autorizzazioni regie tra il dicembre del 1383 e la primavera del 1385, prima che il nuovo raccolto fosse disponibile sono numerose: cfr. ACA, C., reg. 1281, f. 196v.; C., reg. 1047, ff. 149; 167r e v.; 169v-170r.; 183r e v.; reg. 1405, f. 88r e v.; reg. 1288, ff. 62v.; 83r e v.; MR, reg. 2139, f. 97v; A.M. CONDE RIERA, L.M. MARCUS MAIMO, *Notas referentes a Cerdeña de la Serie "Lletres comunes" del Archivo del reino de Mallorca (1336-1387)*, XIV Congresso di Storia della Corona d'Aragona, pre-print, vol. II, p. 280, doc. 106.

²⁸ ACA, C., reg. 1047, f. 168; il documento, esistente in copia nell'archivio Comunale di Alghero, è regestato in A. ERA, *Le carte cit.*, doc. 111, p. 64.

²⁹ All'indomani della pace conquistate temporaneamente Torres e Longosardo Giovanni I le includeva con un provvedimento tra i porti nei quali era lecito effettuare operazioni commerciali. Le vicende all'indomani della pace sono ricostruite in F.C. CASULA, *La Sardegna cit.*, pp. 440-448.

All'indomani del trattato, il nuovo sovrano, Giovanni I, emanò a breve distanza l'una dall'altra, due disposizioni, secondo la via già segnata dal padre, accentuando gli interventi per Cagliari. Le direttive non erano di contenuto del tutto nuovo, rispecchiando ancora una volta la necessità di riorganizzare traffici nel regno di Sardegna e mantenere il ruolo dominante dei porti controllati dai Catalani. Ai naviganti era consentito effettuare operazioni commerciali esclusivamente nei porti di Cagliari, Alghero, Torres e Longosardo. Le navi che avessero transitato nella parte occidentale del regno, obbligatoriamente dovevano compiere una sosta di un giorno a Castell de Caller³⁰. Il provvedimento supplementare per Cagliari, mirava a porre rimedio allo spopolamento e alla crisi della città la quale ai danni derivanti dalla guerra aggiungeva il duro colpo ricevuto dal grave incendio divampato nel cuore dell'abitato nel 1376. Nel rogo arse più di settanta case e botteghe colme di merci: molte erano appartenute a mercanti che nel fuoco avevano visto sfumare i loro capitali ed avevano abbandonato la città o ridimensionato ulteriormente il volume dei loro investimenti³¹.

Dietro le parole del documento di Giovanni, si intuisce chiaramente anche un altro motivo: il ripristino di regolari commerci, in grado di garantire l'apporto di beni e viveri necessari alle città, avrebbe svuotato di contenuto l'azione dei corsari e dei pirati che favoriti dalla situazione si erano inseriti nel circuito delle acque sarde, trovando il paravento legale delle ruberie nelle necessità del regno e nella limitatezza delle risorse finanziarie della Corona.

In questo contesto ben si comprende come per buona parte della seconda metà del Trecento il consolidamento della spinta irredentista arborense si fosse imperniato sul controllo dei porti settentrionali della Sardegna. Il che, concretamente aveva significato soprattutto Longosardo e Terranova. Erano gli sbocchi al mare che spezzavano – o almeno provavano a spezzare – la tenaglia nella quale le imbarcazioni armate di Cagliari e Alghero e le galere della guardia inviate dalla Corona stringevano nella costa occidentale Oristano e Bosa, moltiplicando i punti sui quali dovevano essere esercitati i controlli da parte dei catalano-aragonesi³². La relativa fortuna di Terranova in epoca giudiciale è quella di porto alternativo per l'incanalamento dei prodotti di esportazione e di via di rifornimento dall'esterno. Forse all'epoca di appartenenza all'Arborea è da collocare la costruzione di un molo presso il quale attraccavano e scaricavano le imbarcazioni. Le fonti ricordano come gli armatori cagliaritari Jacme Costa e tale en Magerola nel maggio del 1378 con un legno e un leuto avessero catturato due barche ormeggiate nel

³⁰ ACA, C., reg. 1938, f. 194r e v.

³¹ C. MANCA, *Il libro* cit., pp. 132-134. ACA, C., reg. 1358, f. 191r e v; 193v.

³² P.F. SIMBULA, *Corsari e pirati* cit., pp. 77-89.

molo di Terranova. Portatele poi a Cagliari vendettero il carico composto di formaggi e carni salate, incamerando 600 ll.³³

All'interno del quadro delineato, tra gli elementi più interessanti per conoscere le correnti di traffico dei porti sotto il controllo arborense e di quelli della costa gallurese e di Terranova tra XIV e XV secolo ci sono date da alcune fonti indirette: i registri di bordo delle galere della guardia catalano-aragonesi che attuavano il blocco dei porti giudicali e qualche sporadica indicazione annotata nei registri doganali del porto di Cagliari per le tasse pagate su merci prese "*de bona guerra*" da armatori cagliaritani o da corsari di altra nazionalità (prevalentemente maiorchini) ad imbarcazioni sorprese in entrata e in uscita dai porti giudicali.

Si tratta di notizie sparse che nella loro concordanza ricorrente disegnano una interessante linea commerciale che collega la Gallura arborense a Piombino. Dei centri posti sotto la sovranità pisana Piombino era quello dotato di più vivace e più autonoma vita economica. Marinai piombinesi avevano con le loro barche una parte di rilievo nel movimento portuale elbano e lo avevano avuto anche nel traffico intenso tra Pisa e la Sardegna³⁴. Un traffico che le nuove vicende politico-militari avevano difficoltà a spezzare e che infatti proseguì per tutto il Trecento e parte del Quattrocento in contravvenzione alle richieste di embargo catalano-aragonese verso l'Arborea e alle dichiarazioni di osservanza pisana. Del resto, verso la fine del Trecento Piombino andava acquistando sempre più maggiore autonomia (che avrebbe raggiunto pienamente con gli Appiano tra il XIV e il XV secolo).

Già dal 1379 la posizione di Pisa nei confronti dell'Aragona è chiarissima: gli interessi della colonia mercantile pisana a Barcellona e nei principali nodi catalano-aragonesi e soprattutto i mercanti che vi erano impegnati erano i grandi nomi della mercatura pisana, legati ai gruppi di potere. Gruppi che per la portata di interessi non ebbero difficoltà ad allinearsi alle volontà della Corona³⁵.

Gli episodi registrati sono dunque relativi a piccoli commercianti, marinai, protagonisti di un traffico minore, qualche volta impegnati nello stesso porto di Oristano con navi o cocche, ma più frequentemente sulla costa orientale e in particolare proprio su quella gallurese.

I dati raccolti, relativi ad anni diversi, su documentazione non seriale, quale appunto i registri, i pochi rimasti, delle galere catalano-aragonesi che attuavano il blocco dei porti, più qualche rara richiesta di risarcimento da parte di Pisa disegnano un collegamento abbastanza intenso e regolare. Si

³³ ACA, MR, reg. 2138, f. 176r.

³⁴ M. TANGHERONI, *Sui rapporti cit.*

³⁵ M. TANGHERONI, *Sui rapporti cit.*

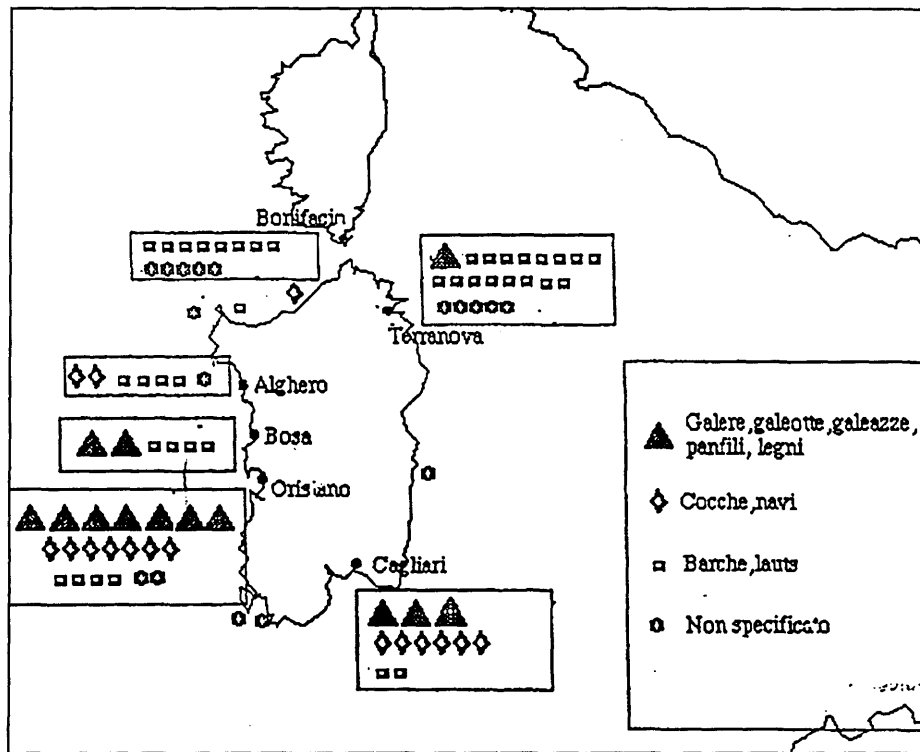


Fig. 2. Luoghi delle imboscate e tipologia delle imbarcazioni catturate nelle coste della Sardegna tra il 1365 ed il 1415.

tratta di un commercio minore, povero: è un commercio effettuato con piccole imbarcazioni, compaiono barche e leuti, che in genere con il favore dell'oscurità si avvicinano a terra fruttando le numerose cale o utilizzando lo stesso porto di Terranova. Panni (fustagni e pannilana), vino bianco, vino rosso e ferro (probabilmente dell'Isola d'Elba) erano le merci che sistematicamente componevano i carichi in entrata. Formaggi, cuoi, carne salata e granaglie compongono i carichi in uscita³⁶.

Vi sono anche diverse catture di imbarcazioni, sempre tra la seconda metà del Trecento e il principio del Quattrocento, di piccoli scafi (sempre barche, leuti, *esquiffs*) di nazionalità non specificata. (Nelle annotazioni lo scrivano delle galere della guardia che aveva catturato l'imbarcazione spesso segnava le merci, l'importo ed il porto di vendita).

La caratteristica che accomuna tutte le prese lungo le coste galluresi è che si tratta sempre di piccoli scafi, adatti per il cabotaggio o poco più; carichi modesti, sia nel valore che oscilla tra le 150 ll. e le 400 ll. (contro, per esempio, alcuni carichi di alcune migliaia di fiorini effettuati da imbarcazioni armate verso il porto di Oristano e Bosa) che nella composizione³⁷.

I patroni delle imbarcazioni che effettuano le catture, oltre ai capitani delle galere regie sono piccoli armatori sardo-catalani di Cagliari e Alghero e maiorchini che con l'autorizzazione della governazione armano i loro legni e battono le coste alla ricerca di quanti provano a forzare l'embargo. Le imbarcazioni impiegate sono anche in questo caso modeste: legni e panfili. Le galere della guardia sovente chiedono la collaborazione di algheresi e cagliaritari che con piccole barche o *esquiffs* li aiutino a "*serchar les cales de nir*" per non rischiare di spingersi sugli scogli con le galere³⁸.

Catture di imbarcazioni a Terranova vengono ricordate anche nei primi decenni del Quattrocento, quando il territorio era sotto il controllo del visconte di Narbona³⁹. E alle città e al suo porto fa riferimento nel rinnovo della tregua stipulata tra i rappresentanti regi ed il visconte di Narbona nel 1416 nel quale il Narbona chiede espressamente che né imbarcazioni regie, né corsari danneggino i propri sudditi o altre navi che si trovassero nei porti

³⁶ La ricchezza di bestiame che consentiva una consistente produzione di formaggi, cuoi e carni salate per l'esportazione è sottolineata da un documento di Brancaleone Doria che alla fine del Trecento presentava una protesta per l'avvenuta macellazione nella costa di Terranova di 400 capi di bestiame ad opera dell'equipaggio di una galeotta catalana. Cfr. F.C. CASULA, *Carte Reali Diplomatiche di Giovanni I il Cacciatore, re d'Aragona, riguardanti l'Italia*, Padova 1977, doc. 153, pp. 187-188.

³⁷ ACA, MR, reg. 2138, ff. 14v; 18v; 31r.; 69v; 176r; reg. 2323, ff. 23v; 25v; 26r; ACA, C. reg. 2398, f. 68r; M. TANGHERONI, *Sui rapporti cit.*, pp. 90-91

³⁸ ACA, MR, reg. 2323, f. 20r cit. in P. F. SIMBULA, *Corsari e pirati cit.*, p. 173.

³⁹ ACA, C. reg. 2398, f. 68.

di Torres e di Terranova, vietando nel caso le vendite di questi bottini in tutto il regno⁴⁰.

Con la formale cessione dei diritti giudicali da parte del visconte di Narbona anche Terranova, dopo un settantennio, nel 1420, ritornava in mano catalano-aragonese, sotto il controllo dei Carroz d'Arborea, discendenti di Giovanni⁴¹. Da questo momento la città ed il suo porto erano perfettamente integrate nel sistema portuale e commerciale del regno. Un sistema che per i complessi mutamenti strutturali e congiunturali del commercio mediterraneo si andava avviando verso una perdita di interesse. Se Alghero con il corallo era in grado di attrarre -ed era effettivamente una delle tappe di sosta e di carico nelle rotte verso i mercati orientali, come in una certa misura lo era anche Cagliari, nelle rotte di ritorno frequentemente erano saltate: piazze non adatte allo sbocco di elevati quantitativi di merci di pregio. Tanto più lo erano i porti della costa occidentale, non sfiorati, nemmeno tangenzialmente da queste rotte⁴².

Terranova appare dunque nel Quattrocento come porto di concentrazione dei prodotti dei feudi dei Carroz d'Arborea ed il commercio che gli statuti del porto (di probabile origine pisana) rimaneggiati da Giovanni D'Arborea prima e dai Carroz successivamente con adeguamenti tariffari e svelgimento burocratico per la riscossione dei diritti, indicano un commercio a corto raggio e prevalentemente di cabotaggio, come suggeriscono i riferimenti a Posada, Longosardo e i problemi dei mercanti che navigano su queste rotte⁴³.

Anche se sottolineare nel processo delle modifiche agli statuti di metà Quattrocento come i capitoli del porto fossero stati concordati con i *boni homines e prohomens* di Terranova indica in modo chiaro che l'attività commerciale e portuale era nel Quattrocento parte strutturale del tessuto sociale ed economico della città.

⁴⁰ L. D'ARIENZO, *Documenti sui visconti di Narbona e la Sardegna*, Padova 1977, pp. 3-11.

⁴¹ F.C. CASULA, *La Sardegna* cit., vol. II, pp. 566; L. D'ARIENZO, *Documenti sui visconti* cit.

⁴² M. DEL TREPPO, *L'espansione dei mercanti catalano-aragonesi*, Napoli 1972, tab. II, p. 159.

⁴³ P. AMAT DI SAN FILIPPO, *Indagini e studi sulla storia economica della Sardegna*, Torino 1902, pp. 195-199.